JOÃO CARLOS GARCIA

A NAVEGAÇÃO NO BAIXO GUADIANA DURANTE O CICLO DO MINÉRIO (1857 - 1917)

Vol. II

Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana
apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Porto
1996

JOÃO CARLOS GARCIA

A NAVEGAÇÃO NO BAIXO GUADIANA DURANTE O CICLO DO MINÉRIO (1857 - 1917)

Vol. II

Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana
apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Porto
1996

CAPÍTULO VII

O BAIXO GUADIANA NO INÍCIO DO SÉCULO XX

CAPÍTULO VII

O BAIXO GUADIANA NO INÍCIO DO SÉCULO XX

"Ilhas de economia moderna perdidas na imensidão da tradicionalidade - serão aquelas realmente focos de modernidade, ou incrustações tentaculares sob forma relativamente nova de antigos privilégios?"

V. Magalhães Godinho

Reconstituir o Baixo Guadiana à entrada da I Guerra Mundial não é mais do que tentar o "balanço" de todo um primeiro ciclo de minério. Ainda que desde o início da Guerra os circuitos marítimos internacionais se encontrassem desarticulados, que as bolsas de minério registassem indices anómalos, que os centros de produção e os de consumo não dessem respostas seguras sobre a oferta e a procura, as pirites portuguesas circulavam. Porém, a participação de Portugal no conflito europeu é a explicação primeira para que o tráfego mineiro, principal motor da actividade em torno do rio, praticamente paralise.

Ao esboçarmos as sucessivas imagens históricas desse espaço fluvial (Capítulo II), tentámos preparar um quadro geográfico sobre o qual um novo e estranho fenómeno ia acontecer: a exploração mineira. A vida no rio foi depois, ao longo de seis décadas, analisada sob múltiplos aspectos. Propomo-nos agora testar o espaço herdado na fase final do ciclo, através de diferentes "temas verticais", eminentemente geográficos: o povoamento e os movimentos da população, a rede viária, as alterações na estrutura dos portos fluviais e o crescimento e distribuição das actividades secundárias e terciárias.

Procuraremos assim ver neste Baixo Guadiana, o que se alterou, como se alterou e porque se alterou, partindo uma vez mais de mapas históricos ou de interpretações cartográficas de fontes históricas. Contudo, para além das alterações que ocorreram no espaço, teremos de estar atentos ao que não ocorreu (ou ao que ocorreu vaga ou deficientemente) no contexto de cada espaço regional e nacional, atendendo à presença de um celebrado "polo de desenvolvimento", a Mina de S. Domingos.

1 - A distribuição, a evolução e a mobilidade da população

1.1 - O espaço português

Para a primeira década do nosso século o povoamento em torno do Baixo Guadiana português é possível de reconstituir através da *Carta Itinerária de Portugal* (esc. 1:200.000), editada em 1915 [1] (ver Fig. 129 e 130). Embora o objectivo das 36 folhas que constituem o mapa seja a rede viária, o pormenor com que é figurada permite a tentativa da delimitação e de uma tipologia de espaços organizados segundo a densidade e a localização relativa dos núcleos populacionais, desprezando o peso populacional ou a importância administrativa e económica. De qualquer modo, excepção feita às sedes de concelho e às povoações do litoral, a população (em números absolutos) da maioria das concentrações apresenta uma notável uniformidade. Observemos a Fig. 131 onde representámos as povoações referênciadas nas Folhas 32 e 36 da *Carta Itinerária*, organizando-as em oito áreas-tipo, desde os campos de Beja-Serpa à costa algarvia, ao longo do Baixo Guadiana português.

A - A faixa Beja-Serpa agrupa as povoações polarizadas a curta distância pela capital de distrito e pela vila da margem esquerda. O limite a Sul é uma linha Leste-Oeste que passa por Cabeça Gorda-Salvada e se prolonga para S. Brás, Santa Iria, Aldeia Nova de S. Bento e Vila Verde de Ficalho. Daqui para Norte a estrutura é pouco coesa. A distância entre as povoações é maior (quando o seu valor populacional também o é) e, atendendo às características do relevo, distribuem-se uniformemente pelo espaço. As margens do Guadiana não apresentam declives acentuados e os pontos de passagem são numerosos. Uniformidade topográfica e uniformidade litológica da faixa Leste-Oeste de dioritos e de gabros (onde a fertilidade dos terrenos é um marcante facto), possibilitam encontrarmos aqui um espaço-modelo quanto à sua organização espacial [2].

B - As serras de Serpa e de Mértola constituem um pouco vulgar vazio demográfico. A extrema pobreza dos solos esqueléticos (de xistos e quartzitos) que ocupam

---

[1] A *Carta Itinerária de Portugal* foi editada pela Vacuum Oil Company, uma empresa americana do grupo Rockfeller, antecessora da Mobil Oil, que assegurava a distribuição de petróleo e da gasolina em Portugal. A empresa publicou, em 1905, o primeiro mapa para os automobilistas portugueses, na escala de 1:1.000.000 e, em 1907, o *Guia do Automobilista* (cfr. "Tudo começou em 1896...", 1994, p. 28).

[2] É esta a sub-área do Baixo Guadiana que mais próxima está do ideal da *planície portuguesa*: "[...] uma terra unida, lisa ou apenas ondulada, aberta ao transito, sem obstáculos que limitem, sem montanhas que se isolem ou fundos vales que mantenham uma inviolada originalidade [...] a *planície* é, portanto, o domínio de uma relativa aridez, com árvores de folhas duras e perenes, culturas de sequeiro, pontos de água distantes e, no Verão longo e seguido, uma tonalidade inconfundível na sua paisagem amarelada e baça." (O. Ribeiro, 1953, p. n. n).

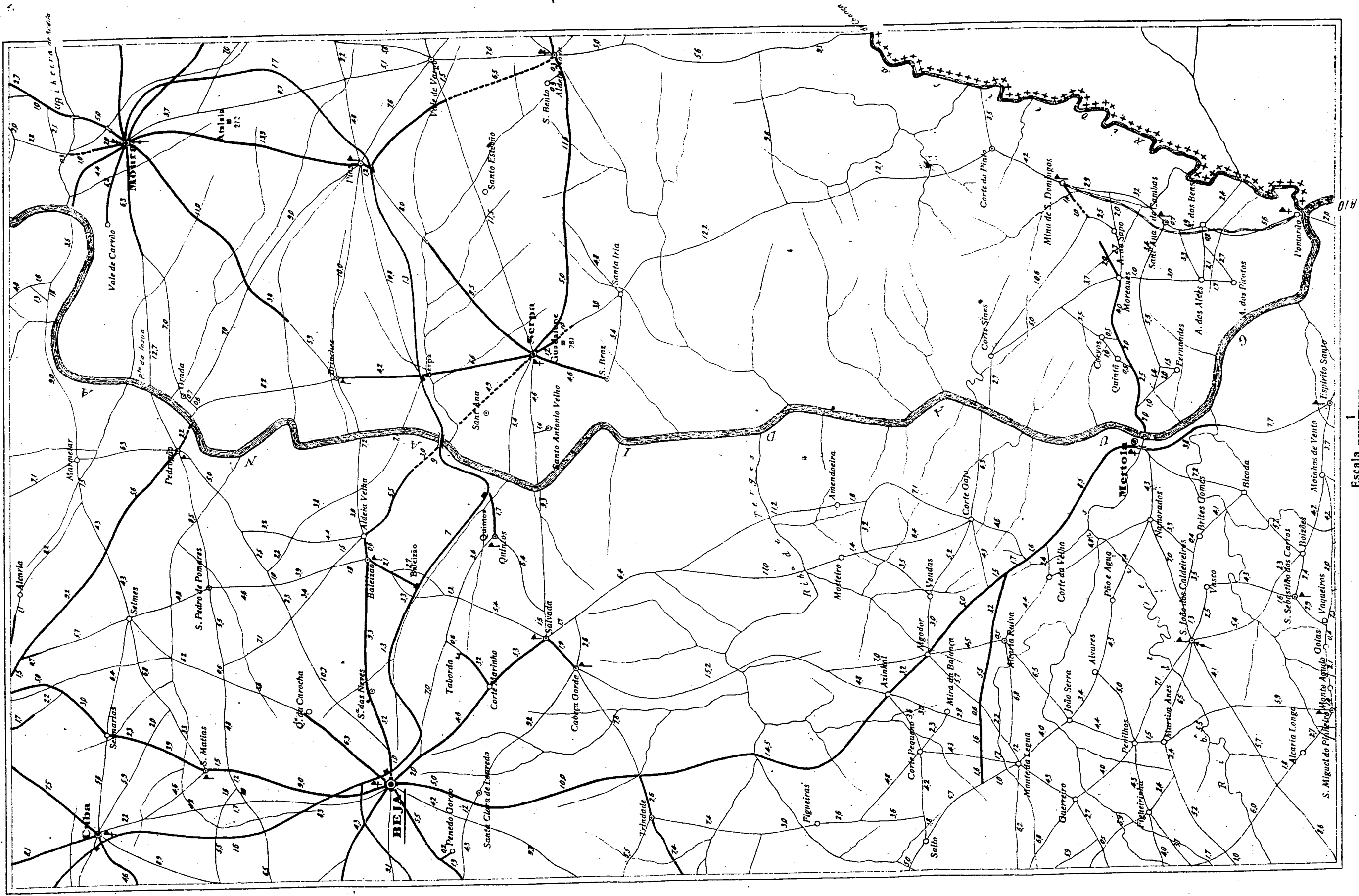
Fig. 129 – Carta Itinerária de Portugal

Editada pela VACUUM OIL COMPANY

Fig. 130 – Carta Itinerária de Portugal

Editada pela VACUUM OIL COMPANY

Escala $\frac{1}{200:000}$

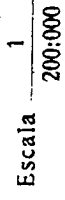
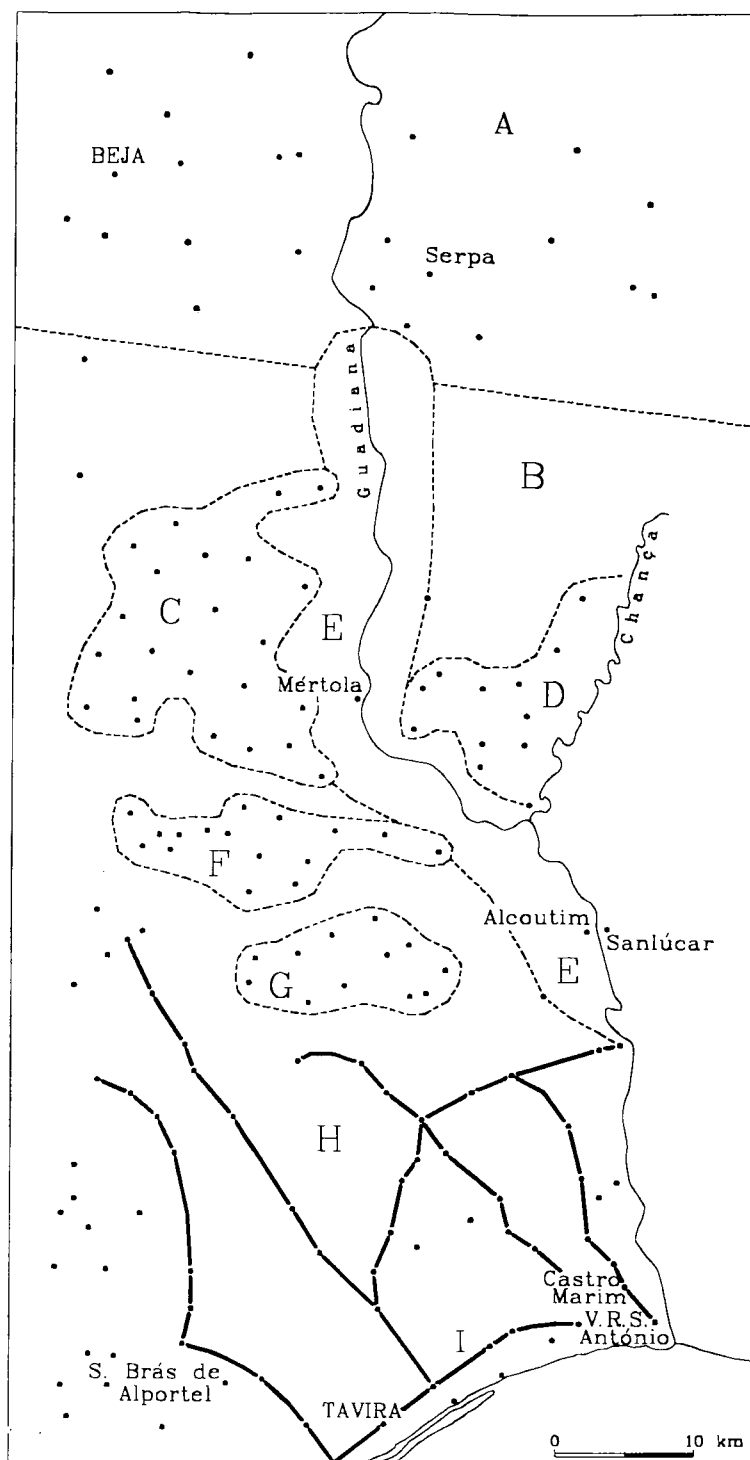
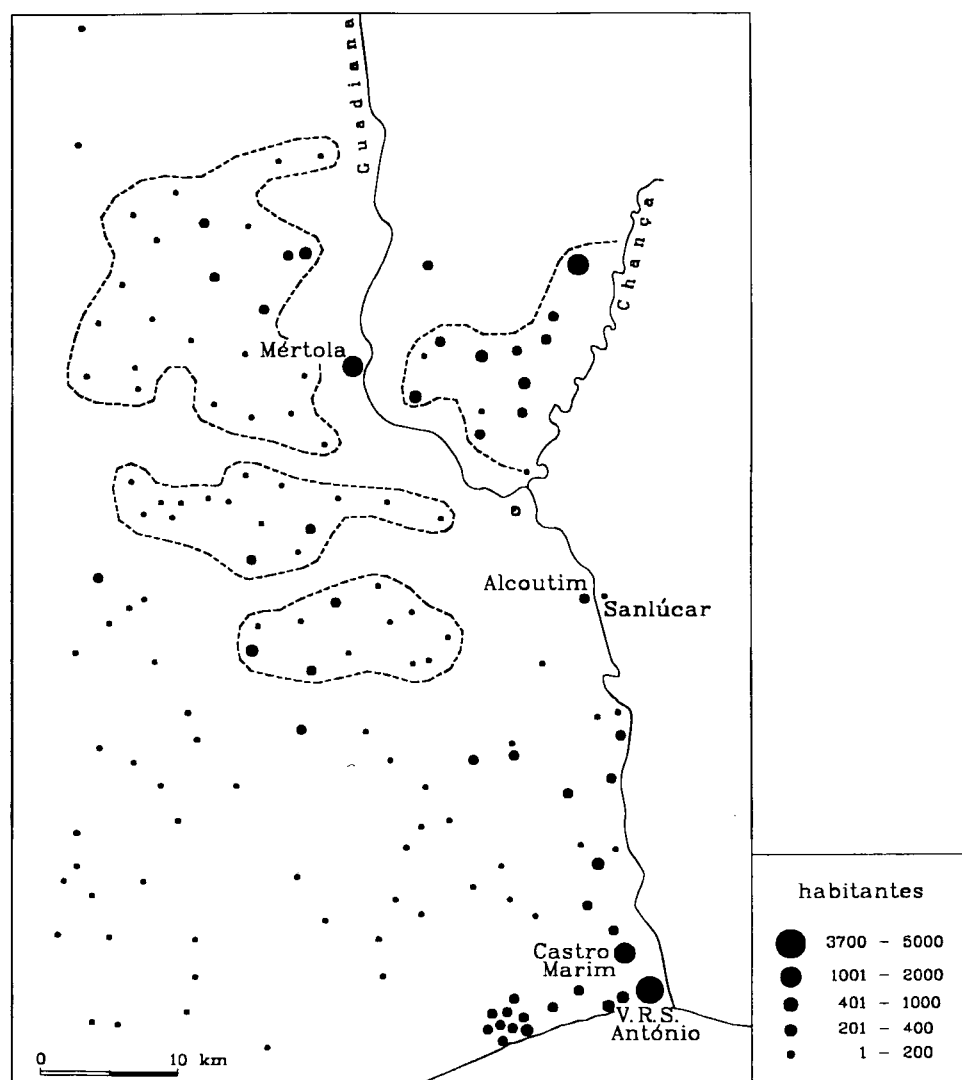



Fig. 131 – Áreas com distintos tipos de povoamento no Baixo Guadiana português, no início do século XX.

Fonte: *Carta Itinerária de Portugal*... 1915.

A— Área Beja - Serpa
B— Serras de Serpa e Mértola
C— Hinterland de Mértola
D— Área da Mina de S. Domingos
E— Corredor do Guadiana
F— Área entre Carreiras e Vascão
G— Área entre Vascão e Foupana
H— Serra Algarvia
I— Litoral

— Eixos estruturadores do povoamento
— Limite de área

Fig. 132 – Povoamento do Baixo Guadiana em 1911.

Fonte: *Carta Itinerária de Portugal*... 1915 e *Censo da População de Portugal*... 1911.

largamente toda a área é a razão de base de tal realidade [3]. Na margem esquerda do Guadiana, entre o limite Sul da faixa de Beja-Serpa e o conjunto de núcleos em torno da Mina de S. Domingos, de Corte de Pinto e de Santana de Cambas, numa área de dezenas de quilómetros quadrados, apenas existiam pequenos *montes* ou os abrigos temporários de pastores, agricultores e, sobretudo, carvoeiros. Na margem direita a faixa correspondente é mais estreita: ultrapassado o curso da Ribeira do Terges, para Sul, os núcleos dependentes de Mértola começam a surgir: Amendoeira, Mosteiro, Azinhal, Corte Pequeno, Salto.

C - O povoamento da margem direita do Guadiana, organizado em função da vila de Mértola divide-se em duas áreas separadas pela Ribeira de Carreiros. Tratemos primeiro da que se estende para Norte, desde os núcleos instalados no topo aplanado do interflúvio entre o Carreiras e o Oeiras até ao vazio para Norte da margem esquerda da Ribeira de Terges.

As povoações encontram-se aqui mais densamente concentradas que na faixa Beja-Serpa, repartindo-se mais ou menos uniformemente pelo espaço. O encaixe das ribeiras afluentes do Guadiana atenua-se de Sul para Norte fazendo com que essa uniformidade seja mais modelar na mesma direcção. São maioritariamente pequenos núcleos, segundo o *Recenseamento* de 1911: apenas 4 se situam entre 200 e 400 habitantes, apenas um se aproxima de 700 (Corte de Gafo de Cima), Mértola é o grande centro com perto de 1.200 habitantes (Fig. 132).

D - A segunda área dependente de Mértola situa-se entre a Ribeira de Carreiras e a Ribeira de Vascão, ocupando um largo interflúvio entalhado pela Ribeira da Lampreia (afluente do Carreiras), criando assim duas linhas de povoamento perpendiculares ao vale do Guadiana. O espaço ocupado é menor e a densidade de núcleos é ligeiramente superior que na área a Norte, mas a principal diferença é a orientação do povoamento, condicionado pelo relevo. Quanto ao peso demográfico, apenas duas sedes de freguesia se destacam com mais de 200 habitantes, S. Pedro de Solis e Via Glória, bem como a aldeia de Penedo, a meio caminho entre as duas.

E - Área com características bastante semelhantes é aquela que se organiza em função de Alcoutim, entre os vales médios das Ribeiras de Vascão e da Foupana, mas também em função dos importantes caminhos que com uma direcção Sul-Norte e vindos do

[3] "A denominada Serra de Serpa e Mértola não é um elemento morfológico que se destaque na paisagem [...] mas constitui, sem dúvida, uma unidade de relevo [...] A individualização de *Serra* deve-se às formações metamórficas (xisto e filitos) do Paleozóico e aos processos morfogenéticos actuantes no passado e no presente, enquanto a sua identidade é estabelecida por uma morfologia 'particular', caracterizada por uma sucessão contínua de colinas de topos planos e arredondados, separadas por insinuosas linhas de água, que definem vales por vezes abruptos." (Maria José Roxo, 1994, p. 8).

litoral algarvio, cruzam a serra para atingir o centro do Baixo Alentejo [4]. Há mesmo um sintomático vazio imediatamente para Oeste da vila de Alcoutim, motivado pelo vigoroso encaixe da Ribeira de Cadavais e um seu afluente, o Barranco dos Ladrões. É só mais para Oeste, quando o interflúvio se desenvolve, constituindo largamente uma ondulada plataforma, que as povoações surgem alinhadas: Clarines, Giões, Lutão, Martim Longo, Tesouro, A dos Velhos, Alcaria Alta, Santa Justa [5].

Uma vez mais, apenas as sedes de freguesia - Giões e Vaqueiros - ultrapassam os 200 habitantes, bem como Santa Justa, a meio caminho entre as duas. Porém, o grande núcleo da serra é Martim Longo com mais população que a própria sede de concelho: 436 habitantes contra 365 da vila de Alcoutim. Martim Longo encontra-se suficientemente longe da vila e atendendo às já referidas características repulsivas da área mais próxima de Alcoutim, polariza todo o sector serrano que o envolve, controlando uma densa e convergente rede viária local, bem como importantes ligações interregionais já lembradas [6].

F - A mais renovada área de povoamento é a da margem esquerda do Guadiana, dependente de Mértola. Isolada para Norte pela serra de Serpa e para Leste pelo Chança, ela ocupa em cunha o extremo Sudeste do interflúvio entre o Guadiana e a Ribeira do Chança. Ultrapassando o encaixe do grande vale, ela é, pelas condições litológicas e de relevo, a continuação natural do sector já descrito e que envolve Mértola a Oeste e a Nordeste. Porém, conservando aproximadamente a mesma densidade e repartição espacial, os núcleos cresceram notavelmente, em consequência da instalação da Mina de S. Domingos e do operariado mineiro.

---

[4] A semelhança de povoamento entre as áreas **D** e **E** foram notadas e comentadas por Cristiana Bastos (1991, p. 110). Uma análise geográfica deste povoamento no seu conjunto é dada por Gaetano Ferro: "Nella regione montagnosa del massiccio antico la maggior parte dei centri è localizzata sui lembi residuali delle superfici della 'serra do Caldeirão', interposti fra i corsi d'acqua confluenti nella Guadiana; tale ubicazione, evidentemente dipendente dalla particolare morfologia di quest'area, contribuisce ad aggravarne l'isolamento e si aggiunge alle altre condizione sfavorevoli per lo sviluppo della vita economica e sociale della regione." Em nota acrescenta: "Pereiro, Giões, Martim Longo ed Ameixal sono situati nella 'Cumeada Pereirão', fra la 'ribeira de Vascão' e la 'ribeira de Foupana'; Cachopo e Vaqueiros nella 'cumeada Foupana', fra questo corso d'acqua e l'Odeleite; Azinhal fra l'Odeleite e la 'ribeira de Beliche'; sullo sviluppo dei più bassi (e più occidentali) di questi centri può aver influito la presenza della strada diretta verso l'Alentejo. Alcoutim è l'unico centro di quest'area situato sulla Guadiana." (1956, p. 91).

[5] Medeiros-Gouvêa descreve assim esse espaço: "Os vales profundos das ribeiras afluentes do Guadiana são separados por superfícies planas, que apelido de mesas, e dão à paisagem um aspecto tabular. Entre a Ribeira de Vascão e a de Foupana estende-se uma superfície plana que vai de Martim Longo a Alcoutim, e alimenta vários pequenos núcleos populacionais, que vivem nessa zona, despida de vegetação arbustiva, da criação de algum gado e da cultura dos cereais." (1938, p. 128). Carminda Cavaco caracteriza as *achadas* como: "campos limpos, abertos, com cerealicultura quase intensiva e curtos pousios, sistemas agrícolas orientados desde há muito para os mercados do trigo e dos gados, sobretudo nas herdades, em relação com as antigas estradas, o Guadiana, a fronteira e os exemplos alentejanos." (I, 1976, p. 193).
Já Fr. João de S. José, no século XVI afirmava: "Tem Alcoutim muitas criações de gados e caça de toda a sorte, porque seu termo é grande e está no melhor das serras do Algarve."(1983, p. 56). G. Pery (1868) ao comentar os extensos incultos da serra algarvia lembra como uma das excepções esta área entre Vascão e Foupana, pela produção de trigo e de centeio (cit. Carminda Cavaco, I, 1976, p. 73).

[6] A importância demográfica e económica das sedes de algumas freguesias serranas do concelho de Alcoutim (importantes *nós* da rede viária) é-nos também confirmada pelos seus monumentos: apenas as igrejas matrizes de Giões, de Martim Longo e de Alcoutim apresentam plantas de três naves (cfr. F. Lameira *et al.*, 1985, p. 10).

Em 1911 a sede da freguesia de Corte do Pinto conta apenas menos 60 habitantes que a própria vila de Mértola e a povoação da Mina de S. Domingos perto de 1.500 habitantes mais que esta última. A área apresenta também três núcleos com mais de 400 habitantes (Fernandes, 457; Morianes, 755 e Santana de Cambas, 842) e oito com população entre 200 e 400 habitantes: Corte Sines, Achada do Gamo, A dos Corvos, Bens, Montes Altos, Picoitos, Sapos e Pomarão [7]. Do outro lado do rio, frente a este porto fluvial, Mesquita também cresceu, a aldeia tem 357 habitantes, em 1911 [8].

G - Para Sul da Ribeira da Foupana até se atingir a faixa litoral, domina a serra: o povoamento e todo o espaço, organizam-se em função das grandes ligações interregionais e locais Norte-Sul. É claro o alinhamento dos núcleos ao longo dos eixos que partem das vilas do litoral: de Tavira para o Cachopo e daí a S. Pedro de Solis, ou de Tavira para Martim Longo por Vaqueiros e daí a S. Miguel do Pinheiro, de Vila Real e Castro Marim a Martim Longo por Fernão Gil e Zambujal ou a Odeleite e Alcoutim pela Junqueira e o Azinhal. O povoamento não se organiza em áreas mais ou menos vastas mas em corredores que põem em contacto e vivificam os pequenos núcleos: nenhuma das povoações da área central da serra atinge os 200 habitantes [9].

H - O próprio vale do Guadiana navegado, poderíamos dividi-lo em dois troços quanto ao seu povoamento: para montante e para jusante do Torno da Pinta / Guerreiros do Rio. Para montante, desde o Pulo do Lobo, pelo forte encaixe das vertentes junto ao rio, o povoamento recua no interior em faixas paralelas numa e noutra margem, em média cerca de 1 a 2 km. Só as vilas de Mértola, Alcoutim e Sanlúcar se encontram junto ao rio. Os portos fluviais do Pomarão e de La Laja foi necessário construí-los de raiz.

As margens do Guadiana transformam-se entre Guerreiros e o sapal de Castro Marim. O declive das vertentes é menos acentuado, uma fértil várzea corre ao longo do leito onde se instalaram as povoações de Guerreiros, Álamo, Laranjeiras e Foz do Odeleite. A população apresenta valores superiores a 200 habitantes por núcleo. A sede da freguesia de Odeleite polariza o interflúvio entre as Ribeiras da Foupana e de Odeleite, com povoações

---

[7] A dispersão do povoamento nesta pequena área tinha já alguma tradição histórica. A. Silbert refere-a para meados de Setecentos: "La notice de 1758 lui attribue [a Cambas] 394 feux et 1.046 habitants. L'habitat est du reste relativement dispersé. Au centre de la paroisse il n'y a que 89 feux (256 personnes). Les autres sont répartis en 13 petits villages." (II, 1978, p. 426).

[8] Cfr. *Censo da População de Portugual* (1911), que possibilita a primeira abordagem da repartição da população, por lugares.

[9] As condicionantes do relevo e da litologia são determinantes na explicação deste povoamento. A melhor descrição que conhecemos para a área é a de Mariano Feio: "La *serra* est formée par des couches alternées de schistes et de grauwackes du carbonifère fortement plissées, roches tendus, complètement impermèables et se comportant sous l'action de l'érosion comme si elles étaient homogènes. Dans ces conditions, presque toutes les eaux s'écoulent superficiellement; et, comme l'érosion est très intense, en raison de l'altitude et de la proximité du niveau de base, d'innombrables vallons se sont formés, qui se ramifient et se creusent, taillant des versants convexo-rectilignes très abrupts." (1949, p. 93).

com idênticas características: Furnazinhas e Vale do Pereiro. A influência e proximidade do litoral faz-se sentir no último troço do rio, entre Odeleite e Castro Marim, com grandes povoações como o Azinhal (634 habitantes), Monte Francisco e Junqueira. O alinhamento dos núcleos estabelece-se agora em função da estrada Norte-Sul, em direcção a Vila Real de Santo António.

I - Ao longo da fachada marítima o povoamento distribui-se condicionado em parte pela estrada Vila Real-Tavira. O grande centro é a vila da foz com cinco milhares de habitantes mas, bem próximo, encontram-se: Castro Marim (1.397 hab.), Monte Gordo (939 hab.) e Hortas (665 hab.). Um pouco mais longe, Manta Rota (Cacela) com 565 habitantes. Os concelhos de Castro Marim e de Vila Real contam ainda, nesta faixa litoral com mais onze núcleos cuja população se situa entre 200 e 400 habitantes.

Com base na *Carta Itinerária de Portugal* e no *Censo da População de Portugal* de 1911, foi-nos possível tentar uma tipologia da organização espacial do Baixo Guadiana. As alterações profundas aconteceram sobre o quadro pré-existente na margem esquerda entre o Guadiana e o Chança, em função da criação e desenvolvimento da exploração mineira de S. Domingos, e na faixa litoral, em função do desenvolvimento dos sectores secundário e terciário das povoações da costa [10].

A evolução da população

No ciclo mineiro do Baixo Guadiana um dos melhores indicadores para analisar a evolução desse espaço é certamente o demográfico. Com base nos *Censos da População* construímos um conjunto de imagens dos concelhos ribeirinhos do Guadiana (repartidos nas suas freguesias), que possibilitam a percepção de momentos de um processo longo de mais de meio século. De um Baixo Guadiana a despertar no início da exploração mineira a um outro que se tenta recompor dos anos de guerra, de crise económica, de epidemias e de emigração. Vejamos os mapas da população presente (Fig. 133).

O primeiro, referente a 1864, retrata o momento seguinte ao ponto de partida da nossa análise, ao corte temporal num "espaço em equilíbrio", em que se introduz um corpo estranho que o alterará, a Mina de S. Domingos. Daí o factor demográfico responder perfeitamente: o maior núcleo populacional de todo o Baixo Guadiana português e a mais

[10] A nossa proposta cartográfica é apenas uma hipótese de interpretação do espaço histórico que não queríamos deixar de lembrar como tal, especialmente quando se avolumam as críticas aos mapas construídos a partir de fontes históricas, no quadro da Geografia Histórica e da Geografia Cultural (cfr. J. Harley, 1989 e P. Haggett, 1992).

Fig. 133 – Distribuição da População Presente nas freguesias dos concelhos de Mértola, de Alcoutim, de Castro Marim e de Vila Real de Santo António, em 1864, 1878, 1890, 1900, 1910 e 1920.

Fonte: Recenseamentos Gerais da População.

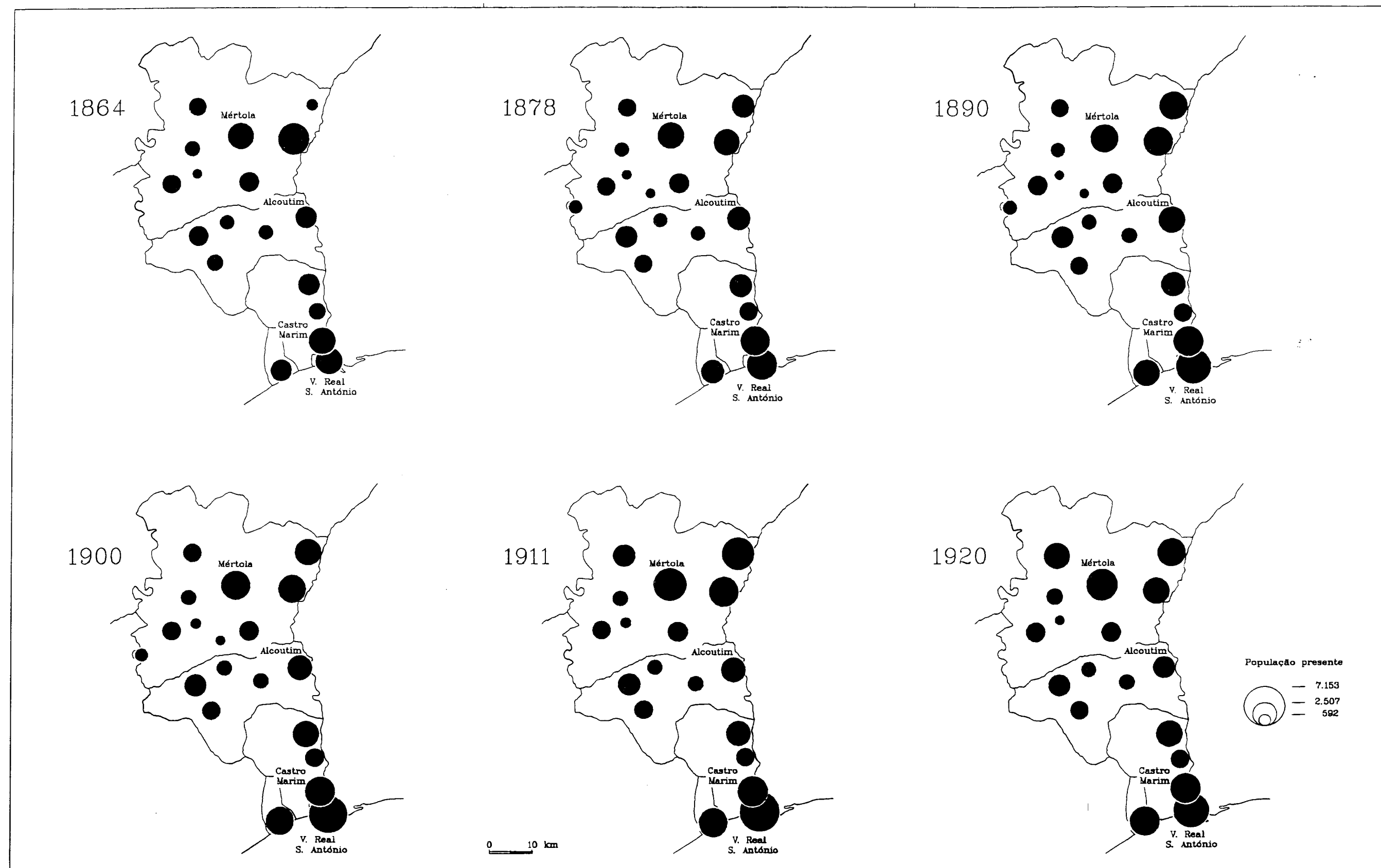
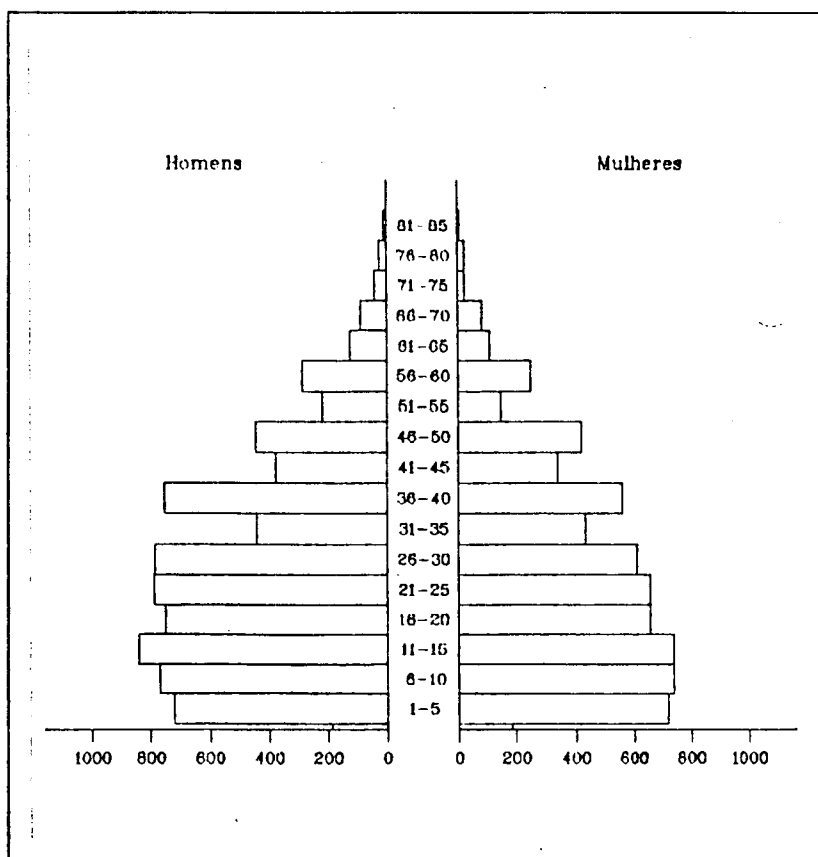



Fig. 134 - Pirâmide de idades da população do concelho de Mértola, em 1864.

Fonte: Recenseamentos da População.

populosa freguesia do distrito de Beja é Santana de Cambas onde se encontra instalada a mina. Quatro milhares e meio de habitantes regista o censo na freguesia, quando a sede do concelho tem cerca de três mil, bem como Vila Real de Santo António. Pela pirâmide de idade que elaborámos para o conjunto do concelho de Mértola (Fig. 134) é bastante visível o desequilíbrio entre o número de homens e de mulheres e, entre aqueles, as classes etárias dos activos, largamente representadas.

A vila da foz iniciará desde a década de 60 o seu rápido crescimento mas, por então, disputa ainda funções, poder administrativo e económico com a histórica Castro Marim. Em 1864 esta conta ainda com meio milhar de habitantes a mais que Vila Real. No conjunto, os quatro concelhos do Baixo Guadiana reunem 33.425 habitantes, distribuídos do seguinte modo: 14.724 em Mértola, de longe o maior em área e população; 6.882 em Alcoutim, que além da sede (2.142 hab.) possui duas populosas freguesias na serra, Martim Longo (1.819 hab.) e Vaqueiros (1.236 hab.); 6.737 em Castro Marim e 5.082 em Vila Real de Santo António, 2.059 dos quais pertencentes à freguesia da Cacela.

No concelho de Mértola, se exceptuarmos a concentração da Mina de S. Domingos, as freguesias rurais distribuem-se equilibradamente num segundo nível (depois da sede), quanto ao seu peso demográfico. O mesmo já não sucede nos outros concelhos.No conjunto Alcoutim - Castro Marim com valores de população presente muito semelhantes, quer a repartição espacial, quer a dimensão das povoações são bastante distintas. Em Alcoutim, as freguesias rurais são bastante populosas, não existindo uma ruptura muito marcada com a sede do concelho. A localização das primeiras relaciona-se directamente com as "achadas" férteis nos topos aplanados dos interflúvios e com o traçado da rede viária Oeste-Leste. Em Castro Marim existe uma sequência das três freguesias - Azinhal, Odeleite e Castro Marim - que se distribuem Norte-Sul ao longo da margem direita do Guadiana, mas para o interior. Finalmente, no litoral, Vila Real e Cacela apenas diferem de um milhar de habitantes. De 1864 para 1878 há um crescimento generalizado na grande maioria dos centros.

Aumento ou diminuição percentual intercensitária da população presente nas freguesias e nos concelhos do Baixo Guadiana (1864-1920)

Concelhos	1864/78	1878/90	1890/1900	1900/11	1911/20
Total	14,6	16,5	- 0,1	13,3	- 8,7
Mértola	9,6	16,8	- 1,4	20,1	- 8
Alcoutim	11,6	16	- 7,1	2,8	- 7,4
Castro Marim	13,5	9,6	- 3,2	5,7	- 4,1
V. R. S. António	34,6	24,3	13,1	15,8	- 14,9
Freguesias					
Sede de concelho:					
Mértola	6	11,2	5,9	22,1	- 3,9
Alcoutim	15,4	29,6	- 2,2	20,1	- 11,3
Castro Marim	14,3	6,2	- 4	7,2	- 4,5
V. R. S. António	38,5	9,6	12,2	15,9	- 22,2
Mineiras:					
Corte do Pinto	305,7	51,8	- 9,5	48,6	- 25,6
S.ta Ana de Cambas	- 32,9	26	- 4,5	12,2	- 18,4
Rurais de:					
Mértola	14,1	4,1	0,4	10,7	4,9
Alcoutim	9,8	9,6	- 3,7	5,4	- 5,6
Castro Marim	12,7	13	- 2,4	4,1	- 3,6
V. R. S. António	28,7	13,3	14,6	15,7	- 1,7

Fonte: *Recenceamentos Gerais da População,* 1864 a 1920.

Nota: As freguesias que considerámos rurais são no concelho de Mértola: Alcaria Ruiva, Espírito Santo, S. João dos Caldeireiros, S. Miguel do Pinheiro, S. Pedro de Solis, S. Sebastião dos Carros e Via Glória; no concelho de Alcoutim: Giões, Martim Longo, Pereiro e Vaqueiros; no concelho de Castro Marim: Azinhal e Odeleite; no concelho de Vila Real de Santo António: Cacela.

As únicas freguesias que perdem população são S. João dos Caldeireiros e S. Sebastião dos Carros no concelho de Mértola em proveito dos centros mineiros. Destes, Santana de Cambas perde aproximadamente 1.500 habitantes mas em favor do novo núcleo de população mineira que cresce, a vizinha freguesia de Corte do Pinto: 592 habitantes em 1864, 2.402 em 1878 [11]. A 9 de Junho de 1865 aprova a Câmara Municipal de Mértola uma importante representação que lhe fora feita pela população de Corte do Pinto:

> "Tendo sido presente a esta Camara uma representação dirigida pela Junta de parochia da Corte Pinto em nome de seus parochianos a S. Excellencia o Snr. Governador Civil d'este Districto, na qual a Junta reclamando da sua divisão territorial actualmente estabelecida entre aquella freguesia e a de Sant'Anna de Cambas, solicita que a povoação da mina de S. Domingos passe a pertencer á referida parochia da Corte do Pinto, e ponderadas pela Camara as razões

[11] A explicação deu-a Helena Alves: a mudança do limite administrativo entre as duas freguesias em 1865 (1992, p. 49). De facto, já a 25 de Abril de 1862 fora "[...] apresentado pelo Administrador do Concelho um requerimento de vários individuos da Corte do Ponto, pedindo à Authoridade Superior do Districto a desannexação da sua parochia da de Sant'Anna" (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/18, fl. 111).

adduzidas na representação convio unanimemente, que os argumentos da Junta representante erão convincentes e attendiveis, e que seria equitativo, que a dita povoação de S. Domingos passe a fazer parte d'aquella parochia a qual se torna insubsistente pela sua actual insignificancia e pobreza como allega a Junta. E consignado assim na presente acta o parecer da Camara, esta deliberou que d'esta informação se enviasse uma copia authentica." [12]

A povoação da Mina que nunca se autonomizará administrativamente é um polo de atracção para os poderes locais circundantes (quer freguesias, quer concelhos), pela presença do capital estrangeiro e o que ele representa potencialmente como fomentador de riqueza e mecenato. O *Jornal do Povo* dá conta, em Março de 1876, das pretenções expancionistas de Serpa na margem esquerda do Guadiana, aliciando a população de Santana de Cambas que naturalmente se encontrava largamente descontente desde o relatado processo do limite interfreguesias. Diz o periódico de Beja:

> "[...] alguns habitantes da freguezia de Sant'Anna de Cambas [...] pediam a sua annexação ao concelho de Serpa. É certo, porém, que já em tempos, se bem nos recorda, pela reforma administrativa do sr. Martens Ferrão, Serpa, a seu talante, se reconstruia com a nossa parte de Cambas (!) Á falta de melhores provas, se outras não houvesse, bastariam estas para justificar que Serpa tem a sua mira em nossos dominios desde largo período. [...] É também notório, que n'este recente mormurio de mudanças e requerimentos, etc., se tem espalhado, que Serpa prometera aos habitantes de Cambas uma estrada de mac-dame, um médico de partido e... não sabemos que mais, no momento em que fosem seus. [...] Não comprehendemos, em summa, como os nossos concidadãos de Cambas se desgostassem de Mértola, pelo facto dos nocivos fumos da queima de mineraes da empresa de S. Domingos, quando sempre lhe achámos razão, e esses effeitos cessaram desde logo pelas providencias authoritariamente dadas, e até mesmo estão sendo indemnisados dos prejuizos soffridos, e tudo isto feito e praticado sem o assentimento ou combinação de pessoas de reconhecido credito e influencia de Serpa, que se associem a taes manejos - isso é que é um caso estupendo e inexplicativo da parte de nossos municipes de Cambas, pretendendo ligar-se a Serpa, sem nenhuma prevenção deixando a sede ao pé da porta, para irem longe associar-se a quem lhe não podia fazer mais bem, a não ser da sua propria bolça, como hoje se faz tudo - em vez de 40 por cento, 100 de contribuição municipal." [13]

Mértola continuará a evitar estreitar as ligações com a abastada vila de Serpa. Em 1886 ainda a estrada Serpa - S. Domingos - Pomarão continuava "por estudar" [14].

S. Pedro do Solis e Via Glória são freguesias autónomas e assim se manterão até à República quando forem novamente agrupadas numa única. Espírito Santo é também outro

---

[12] AHM, *Actas*.... Cx. A. B. 1/19, fl. 117v. Santana de Cambas protestará em Junho de 1875 a propósito do recrutamento dos seus mancebos para o serviço militar ser feito proporcionalmente aos quantitativos demográficos de quando a Mina lhe estava anexa (*ibid.*, Cx. A. B. 1/22, fl. 97v).

[13] *Jornal do Povo*, 22 de Março de 1876, p. 3. A polémica não era nova. Na sessão camarária de 9 de Outubro de 1874, o Presidente da edilidade mertolense leu "[...] uma representação que a Camara dirigio ao Governo pedindo que a Camara de Serpa não seja attendida em sua pretenção de que as freguesias de Sant'Anna de Cambas e Corte do Pinto passem a compor a Comarca que solicitão para a mesma villa." (AHM, *Actas*.... Cx. A. B. 1/22, fl. 51).

[14] J. C. Sequeira, 1886, p. 119.

núcleo a não esquecer (1.776 hab. em 1864, 1.859 hab. em 1878) se recordarmos a sua localização para Sul de Mértola e, especialmente, a da aldeia de Mesquita, sob a sua jurisdição frente ao porto do Pomarão. O outro porto que cresce é Alcoutim mas, especialmente, Vila Real de Santo António que assume já as funções de cabeça de todo o vale ultrapassando as outras sedes de concelho: 4.188 habitantes, em 1878.

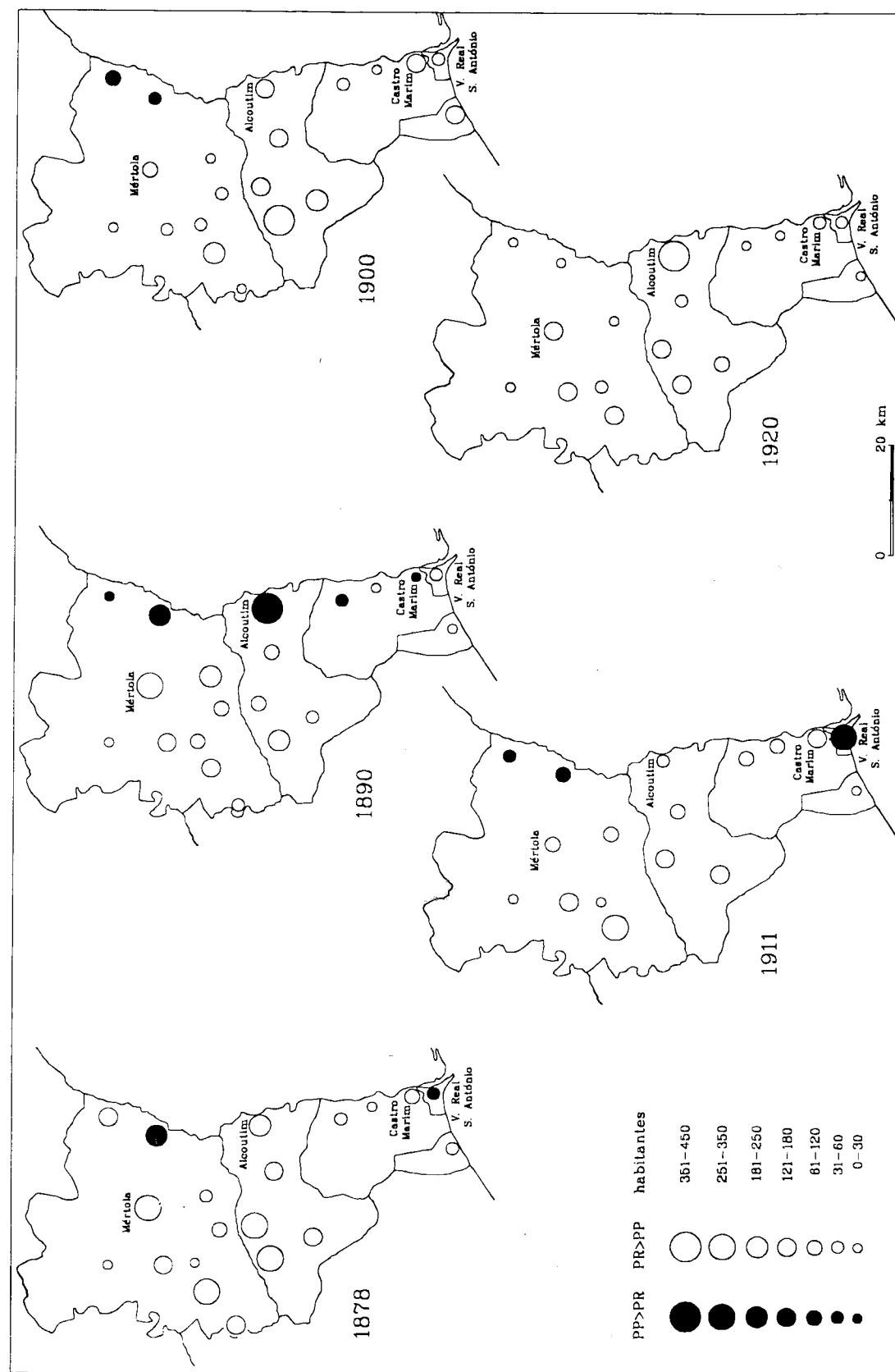
Em 1890 a bipolarização dos grandes núcleos mineiros de Corte do Pinto e de Santana de Cambas aproximar-se-á em valores de população (3.645 hab. - 3.859 hab.) e manter-se-á a tendência geral de aumento populacional em toda a área desde o recenseamento anterior [15]. Perdem população (mas minimamente) as freguesias do Espírito Santo e de S. João dos Caldeireiros no concelho de Mértola. Agora a sede e as duas freguesias mineiras estão praticamente a par, e as freguesias rurais reduzidas em larga medida. No concelho de Alcoutim a tendência para o crescimento da sede mantém-se e, em Vila Real o crescimento acelerado continua a aumentar a distância em relação às outras sedes municipais.

O que acabámos de comentar para a evolução 1878 - 1890, torna-se mais claro se observarmos os mapas referentes à distribuição no mesmo espaço, da relação entre a população presente e a população residente [16] (Fig. 135). Em 1878 apenas duas freguesias em todo o Baixo Guadiana têm um valor de população presente superior à população residente - Vila Real de Santo António e Santana de Cambas, em todas as outras a realidade é exactamente inversa. São, de facto, aqueles os dois núcleos atractivos ou, mais precisamente, no caso do primeiro, a Mina de S. Domingos. A ausência dos residentes é em menor número no litoral (Cacela) e mais próximo da foz do Guadiana (freguesias do concelho de Castro Marim) e em muito maior número nas freguesias rurais mais periféricas dos concelhos de Alcoutim e de Mértola. Aí, o apelo da grande mina far-se-ia sentir fortemente por oposição à vida do campo.

A imagem correspondente para 1890 alarga o que deixámos dito sobre a importância da "febre mineira". Os núcleos "atractivos" são agora cinco ao longo da fronteira e do rio: Corte do Pinto, Santana de Cambas, Alcoutim, Odeleite e Castro Marim. Próximo da Mina de S. Domingos a grande povoação com excedentes de população não residente é Santana de Cambas, que mantém perto de 200 habitantes "a mais" como em 1878, enquanto

[15] "É o recenseamento de 1890 geralmente considerado como prova de um progresso das técnicas demográficas em Portugal e é, sem dúvida, mais completo do que os anteriores." (M. H. Pereira, 1983, p. 17).

[16] Adverte o Padre Espanca nas suas *Memórias de Vila Viçosa*: "Não se fiem os leitores nas estatísticas do Recenseamento Geral da população [1878 ?] mandadas fazer pelo Governo Central com a distinção de *presentes* e *ausentes*." (XX, 1984, p. 81).

Fig. 135 - Distribuição da relação entre a População Presente (PP) e a População Residente (PR) nas freguesias dos concelhos de Mértola, de Alcoutim, de Castro Marim e de Vila Real de Santo António, em 1878, 1890, 1900, 1911 e 1920.

Fonte: Censos Gerais da Populacao.

Corte do Pinto começa a crescer como polo atractivo.

O caso excepcional é porém Alcoutim, com 385 habitantes "em excesso" que pensaríamos erro estatístico, se a vizinha freguesia de Odeleite não confirmasse a suspeita que uma nova e importante exploração mineira acabava de entrar em funcionamento, atraindo os forasteiros [17] (Fig. 135). Na freguesia de Alcoutim, dos 3.203 habitantes presentes aquando do recenseamento, 2.634 habitantes são do próprio concelho, mas 203 habitantes são naturais de outros concelhos do distrito de Faro e 335 habitantes de outros distritos do País, existindo ainda 11 estrangeiros. A Odeleite acorreram 113 pessoas naturais de outros distritos que não o de Faro. Todas as outras freguesias apresentam valores semelhantes de população ausente.

Mas voltemos às imagens da população presente nos diversos momentos dos censos populacionais, com o propósito de avaliarmos a evolução de um ciclo. A panorâmica para 1900 é em tudo semelhante à descrita para 1890 embora haja uma quebra sensível na maioria das freguesias, coincidindo com anos de crise económica e social no quadro nacional. No concelho de Mértola metade das freguesias perdem população e, de entre elas os núcleos mineiros de Corte do Pinto e de Santana de Cambas. Quase três centenas e meia no caso do primeiro e mais de centena e meia, no caso do segundo. As restantes são pequenas freguesias rurais: S. Miguel do Pinheiro, S. Pedro de Solis e Via Glória. A situação é vincada no concelho de Alcoutim: - 7,1% da população. Todas as freguesias (incluindo a da sede) perdem habitantes, mais de seis centenas no total. Em Castro Marim, apenas o Azinhal vê crescer significativamente a sua população. Nestes últimos anos do século ocorre a forte migração para o litoral. A grande vila da foz cresce: dos habitantes residentes há poucos fora (apenas 52) e dos presentes aquando do censo, só 4.644 em 6.172 são naturais do próprio concelho, 890 são de outros concelhos do distrito de Faro, 329 de outros distritos do País e 309 estrangeiros. A imagem da relação população presente/população residente para 1900 mostra apenas dois núcleos com assinalável excesso de habitantes não residentes, os núcleos mineiros de Corte do Pinto e de Santana de Cambas, agora com as situações inversas: o primeiro com 85 "excedentes" e o segundo apenas com 36.

A quebra demográfica que atingira a generalidade das freguesias dos concelhos do Baixo Guadiana é ultrapassada ao longo da primeira década do século XX. Entre 1900 e 1911, a população cresce significativamente em todas elas, com a excepção de Alcoutim que perde apenas 60 habitantes. A ordem mantém-se. No concelho de Mértola as freguesias de S.

[17] Cfr. Carminda Cavaco, I, 1976, p. 351.

Pedro de Solis e de Via Glória são novamente agregadas e a mineira de Corte do Pinto ultrapassa Santana de Cambas. No litoral, Vila Real de Santo António possui já mais de sete milhares de habitantes. Bastará compararmos as pirâmides de idade referentes a 1864 e a 1911 para nos apercebermos do percurso demográfico de Vila Real (Fig. 136). Aí, o excedente de população não residente (mas presente) em 1911, é de 262 habitantes. Apenas as freguesias mineiras do concelho de Mértola continuam também a apresentar "excessos" de população.

Os valores para 1920 são desoladores. Na sequência de graves epidemias, da crise económica e social generalizada e da guerra europeia terminada há pouco, as quebras dos valores de população extendem-se a toda a área. Apenas três das freguesias rurais de Mértola apresentam ligeiros acréscimos - Alcaria Ruiva, S. João do Caldeireiros e S. Miguel do Pinheiro - mas, para o conjunto dos municípios a imagem mais eficaz é provavelmente a da pirâmide de idades construída a partir do censo: a "fuga" dos activos masculinos em busca de trabalho exterior a todo o Baixo Guadiana é bastante clara. Vila Real de Santo António perde quase 1.600 habitantes e as duas freguesias mineiras de Mértola, mais de 2.000 habitantes. A diferença entre população presente/população residente é bem sintomática: todas as freguesias dos quatro concelhos têm um *deficit*, menor nas mais próximas do litoral, mais grave nas do interior. A vila de Alcoutim destaca-se largamente com 444 habitantes ausentes.

Tentando agora fazer o ponto da situação quanto aos ritmos de crescimento, poderíamos reter algumas conclusões. As semelhanças são marcadas entre as freguesias rurais dos três concelhos do interior [18], em especial entre as de Alcoutim e de Castro Marim: quebras notáveis em 1890/1900 e em 1911/1920, valores médios que sensivelmente se mantêm para os outros períodos intercensitários. As freguesias sedes de concelho, os nossos pequenos "núcleos urbanos" sofrem processos distintos. As vilas fluviais de Alcoutim e de Mértola têm evoluções semelhantes, embora no caso da primeira com situações mais extremadas, ritmos de crescimento e decréscimo intercensitários mais bruscos, com pontos de quebra muito baixos: - 2,2% em 1890/1900 e - 11,3% em 1911/1920. Para Castro Marim assiste-se ao seu rápido declínio a favor de Vila Real a que apenas os 7,2 % de crescimento entre 1900 e 1911 dão uma breve esperança. A vila da foz cresce paulatinamente entre 1878 e 1911, depois dos anos de euforia de 1864/1878 e consequente quebra (de 38,5% para 9,6%) e antecedendo o "golpe" dos anos de guerra, perdendo entre 1911 e 1920, 22,2% da

[18] Já que a freguesia "rural" de Vila Real de Santo António é Cacela.

Fig. 136 - Pirâmide de idades da população do concelho de Vila Real de Santo António em 1864 (A) e 1911 (B).

A

B

Fonte: Recenseamentos da População.

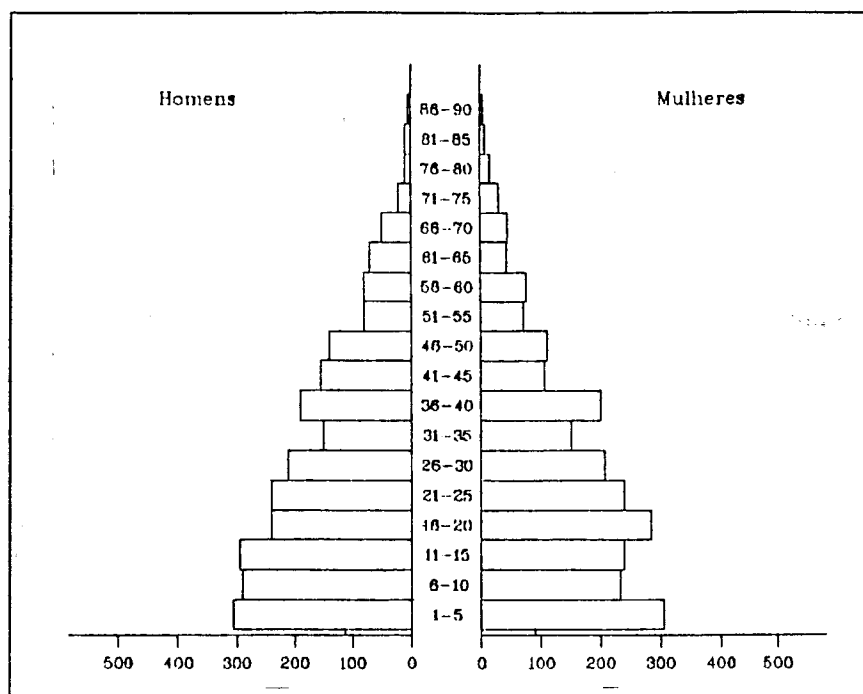
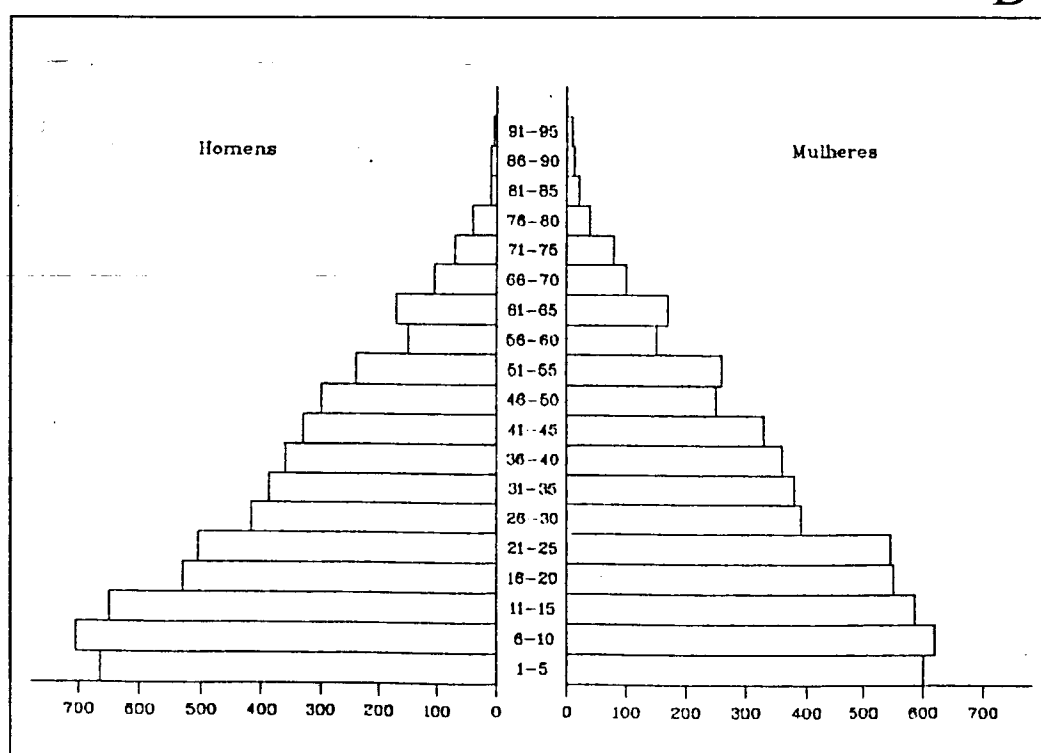
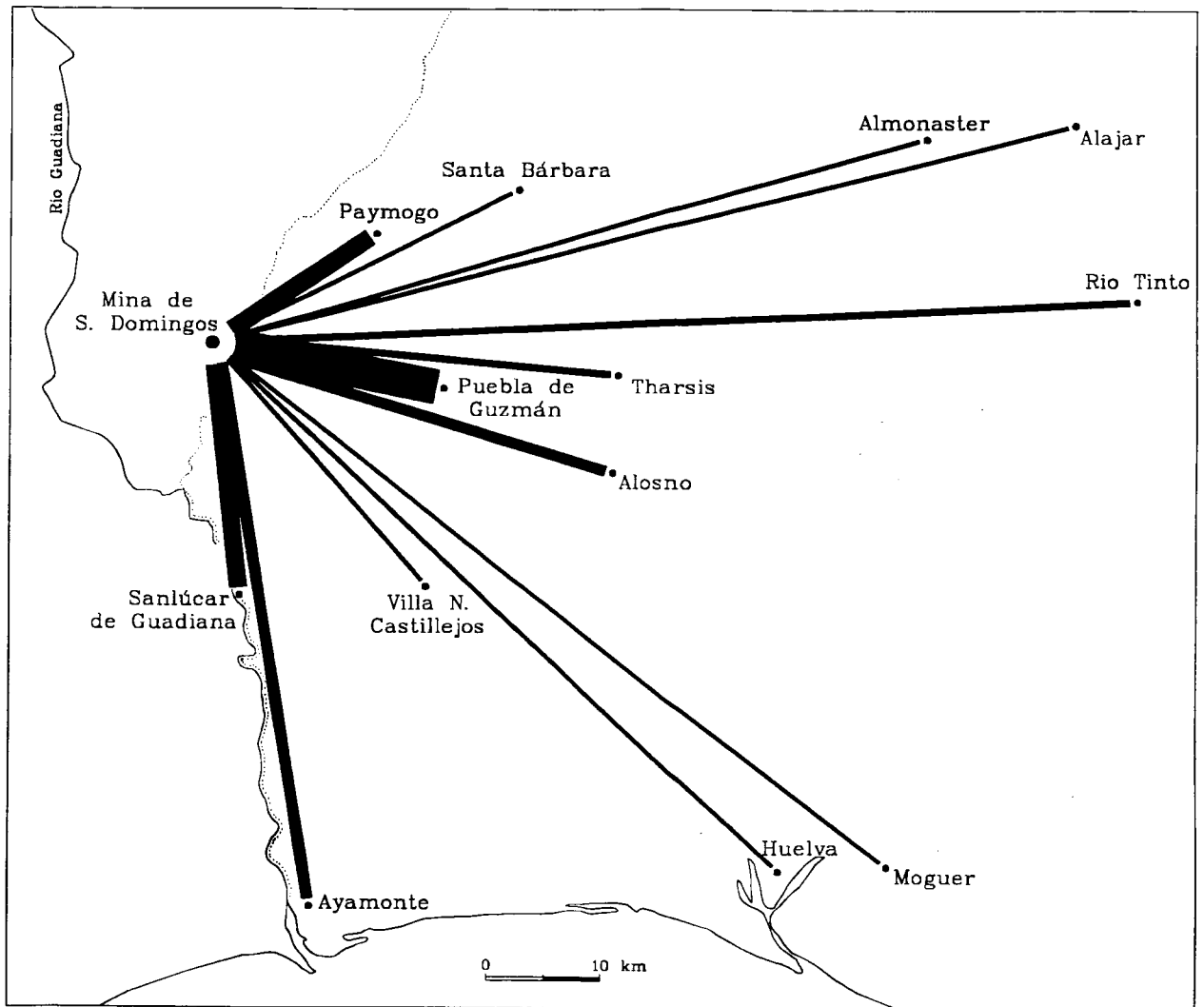



Fig. 137 – Proveniência dos trabalhadores espanhóis residentes na Mina de S. Domingos, em 1888.

Rio Guadiana
Almonaster
Alajar
Santa Bárbara
Paymogo
Rio Tinto
Mina de S. Domingos
Tharsis
Puebla de Guzmán
Alosno
Sanlúcar de Guadiana
Villa N. Castillejos
Huelva
Moguer
Ayamonte
0 10 km

Fonte: AHM, *Cadastro das legitimações...*, Cx. B. 2/1.

população.

Os estrangeiros

O mais completo documento sobre a presença da comunidade estrangeira na Mina de S. Domingos encontrámo-lo em Mértola: *Cadastro das legitimações de todos os estrangeiros residentes no concelho de Mértola no anno de 1888* [19]. Aí se arrolam para essa data: 73 estrangeiros, dos quais 62 espanhóis e 11 ingleses. Sabemos quanto a população mineira era flutuante e quanto era importante a presença dos mineiros espanhóis. Porém, e ainda que a nossa fonte não contabilize as mulheres, não deixa de ser interessante lembrar que dois anos depois, o recenseamento da população encontra 205 estrangeiros no concelho de Mértola: 134 em Corte do Pinto, 42 em Santana de Cambas, 18 na própria vila de Mértola, 6 em São Miguel do Pinheiro e 5 no Espírito Santo. Em quem confiar?

Voltemos ao *Cadastro* de 1888. A informação recolhida (nem sempre completa quanto aos diversos items) compreendia: nacionalidade, local de proveniência, estado civil, profissão, idade, residência e a razão da presença no concelho. Separando as duas nacionalidades, analisemos brevemente os dados [20].

Os 62 espanhóis apresentam uma média de idade bastante elevada (40 anos) já que os homens presentes têm entre 17 e 75 anos. A pirâmide de idade não se encontra tão desequilibrada como seria de esperar, atendendo à actividade exercida pela maioria dos espanhóis, o trabalho na mina. São 22 os que têm entre 17 e 29 anos, 24 os que têm entre 30 e 49 anos e 15 os com idades compreendidas entre 50 e 75. Não eram mineiros estes últimos espanhóis, como veremos. Embora saibamos que as tarefas na exploração mineira são múltiplas, não deixa de ser um número considerável o correspondente ao segundo escalão etário. Também o estado civil dos espanhóis será um pouco inesperado ou pelo menos não coincidente com a divulgada imagem do errante e "vadio" mineiro sem familia e sem lei: 39 são casados, 4 viúvos e apenas 19 solteiros.

Mas passemos às informações geográficas e, antes de mais, à proveniência. O mapa que construimos com a informação (Fig. 137) dá bem ideia para as escalas local e regional do poder de atracção da Mina de S. Domingos. Os núcleos emissores mais fortes são os mais

[19] AHM, *Cadastro...*, Cx. B. K. 2/1.

[20] Comenta C. Raffestin *et al.* a propósito dos fenómenos de migração em áreas de fronteira: "Géographiquement, le phénomène frontalier est complexe; il affecte plusieurs espaces dont l'analyse devrait être menée parallèlement: le champ migratoire tout d'abord (quelles sont les communes de résidence des frontaliers?), les différents espaces d'émission ensuite (le frontalier est-il né dans la région? Si non quel est son lieu de provenance, l'espace de travail [...], l'enveloppe spatio-temporelle du déplacement enfin." (1975, p. 55).

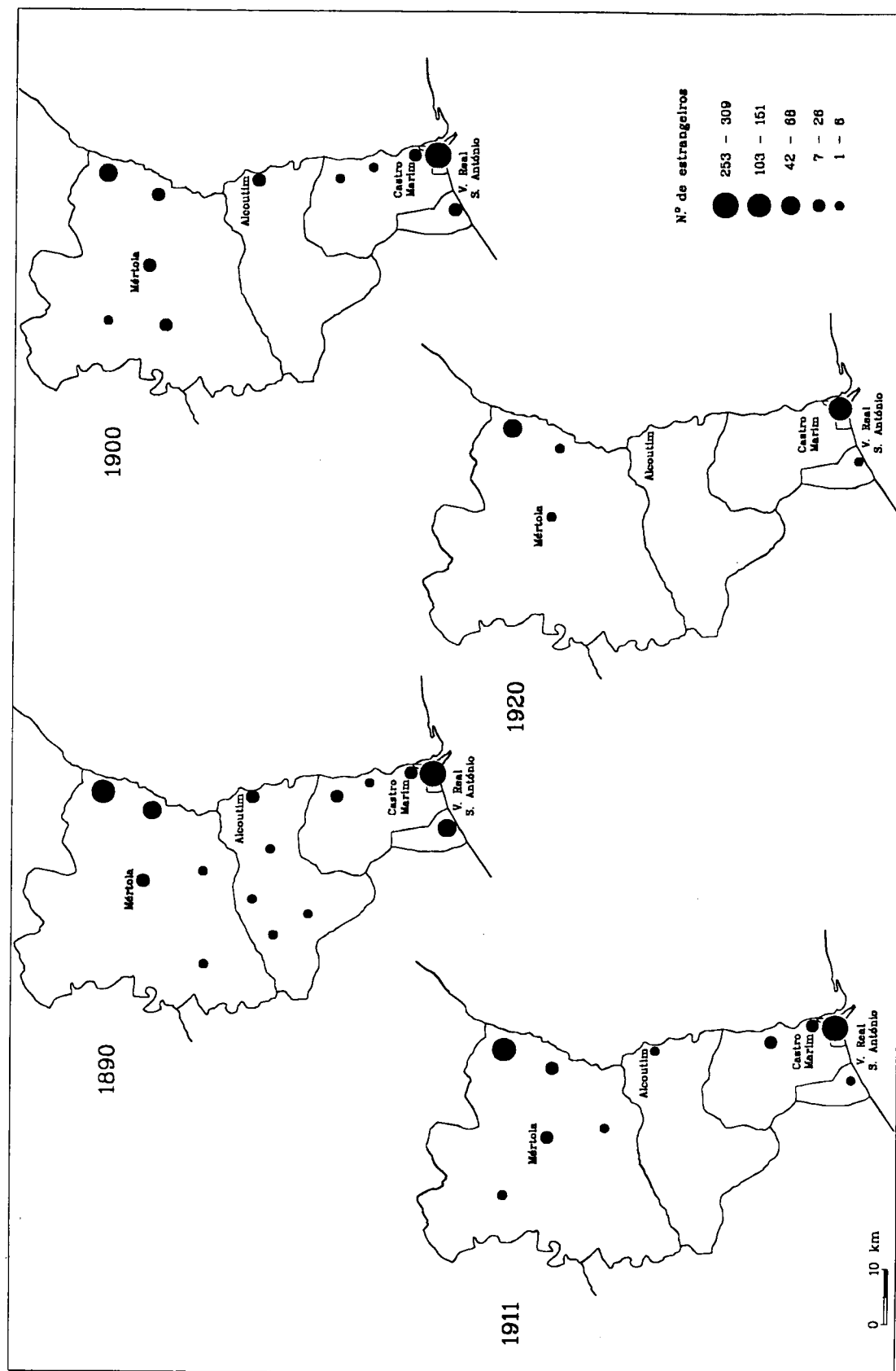
próximos: Puebla de Guzmán (10 homens), Paymogo (5 homens) e Sanlúcar de Guadiana (5 homens). O primeiro município possui as minas espanholas mais próximas - Las Herrerias, Cabezas del Pasto, etc. -, o segundo é também o mais próximo dos municípios pobres da serra, o terceiro tem através do Guadiana e do caminho-de-ferro do Pomarão privilegiadas comunicações com S. Domingos. Num aro que ronda as três dezenas de quilómetros, distribuem-se quatro outros núcleos emissores: Tharsis, Santa Bárbara, Alosno e Castillejos. Tharsis é, como sabemos, uma das grandes minas rivais de S. Domingos e produtora de mão-de-obra especializada, os outros municípios pela proximidade fornecem migrantes para as minas, como para a costa. O litoral envia um diminuto contributo (1 homem de Moguer e 1 outro de Huelva), apenas Ayamonte pelas fáceis comunicações fluviais com o Pomarão contribui com 3 efectivos. Da Sierra Morena chegam 2 trabalhadores e 2 outros das Minas de Rio Tinto, que distam quase de 100 km. De mais longe chegam ainda alguns: 3 de Sevilha, 1 de Badajoz, 1 de Cáceres, 1 de Lugo, 1 de Antequera e 2 dos portos do mediterrâneo espanhol, Cartagena e Málaga [21].

Praticamente 3/5 dos espanhóis que declararam a origem são naturais dos municípios próximos da fronteira portuguesa, quer dizer num raio de cerca de 30 km: Puebla de Guzmán, Paymogo, Santa Bárbara, Castillejos, Sanlúcar de Guadiana e Alosno. Da restante provincia de Huelva são mais nove: San Juan del Puerto, Huelva, Moguer, Alajar, Ayamonte e Almonaster. Os restantes (isoladamente) nasceram em Almeria, Zamora, Cáceres, Sevilha, Lugo, Cartagena e Málaga. Damo-nos assim conta de que não nos encontramos perante migrações de trabalho de longa distância ou que incluam etapas múltiplas. O último lugar de residência dos operários (onde provavelmente se encontram as respectivas familias) coincide com o lugar de nascimento.

Analisemos agora no concelho de Mértola a repartição espacial da residência dos trabalhadores espanhóis, em 1888. Dos 62, vivem na própria povoação da mina 38, 10 em Corte do Pinto, 3 em Santana de Cambas, 2 em Montes Altos e 1 na estação ferroviária do Chumbeiro. Na vila de Mértola residem 4, e 4 outros no porto do Pomarão [22]. Esta distribuição espacial liga-se directamente ao trabalho na mina. Assim, 36 espanhóis declaram-

[21] Porém, do total, 17 não deram qualquer informação quanto a este item. No seu trabalho sobre a mina de Sotiel-Coronada, Concha Batanero traça um quadro geográfico da proveniência dos mineiros em 1889, em tudo comparável ao encontrado para S. Domingos: "[...] la procedencia de los habitantes de Sotiel-Coronada era variada ocupando el mayor número de individuos que eran de Huelva y su provincia. Provenian de todos los pueblos de la provincia especialmente de los más cercanos, como de Valverde, Calañas, Almonaster, resto de pueblos serranos, pueblos del Aldevalo etc. De los 2.148 habitantes que poseía el poblado minero, el 71,5% procedía de su provincia; un 15,64% venia del resto de Andalucia, el 7,34% procedía del resto de España y el 5,48% de los habitantes procedían de Portugal. 116 individuos eran portugueses, casi todos del sur de dicho país, del algarve." (1994, p. 61).

[22] Um deles comerciante, solteiro, de 38 anos e natural de Sanlúcar, donde veio com seus pais.

Fig. 138 – Estrangeiros presentes nas freguesias dos concelhos de Mértola, de Alcoutim, de Castro Marim e de Vila Real de Santo António, em 1890, 1900, 1911 e 1920.

Fonte: Recenseamentos Gerais da População.

se "trabalhadores" e 10 mais "empregados na mina" a que somariamos 1 "contratista" e 1 "pesador". Há 4 "negociantes" e 1 "logista", 1 "ferreiro", 1 "latoeiro" e 1 "maritimo". O médico e o enfermeiro da Mina são também espanhóis. O primeiro, casado e com 39 anos, é natural de Puebla de Guzmán; o segundo, solteiro com 38 anos, veio de Antequera, especialmente para trabalhar no hospital. Os motivos da presença da maioria são também claros: "trabalhar na mina" respondem 39. Dois dos espanhóis vieram "negociar" já que um núcleo populacional como S. Domingos se mostra bastante atractivo e 8 dizem ter vindo com os pais ou com a família. A sedentarização da primeira geração de migrantes.

Os britânicos são 10 em 1888 (8 ingleses, 1 escocês e 1 gibraltino) com idades compreendidas entre 25 e 39 anos. Há apenas um jovem com 19 e um velho com 62. Só 4 dos britânicos são solteiros. A proveniência individual nunca é referida no *Cadastro* e para a naturalidade é indicado unicamente o país [23]. Todos residem em S. Domingos exercendo profissões técnicas de elevada ou média importância: 3 engenheiros (1 de minas e 2 mecânicos), 1 desenhador, 1 ensaiador e 4 condutores. Não é dada resposta num caso quanto a este quesito, como nunca é contestada a pergunta sobre o motivo que trouxe o estrangeiro ao concelho. A resposta era óbvia.

Um inglês bastante particular é José Abecasis, natural de Gibraltar e com 47 anos à data do *Cadastro*. Nas décadas de 1880 e de 1890 assina vários documentos como procurador da empresa "Mason and Barry, Limited", apresentando-se como "guarda livros" ou "empregado" da Mina de S. Domingos. Em Junho de 1881 este "subdito britânico" apresentou um requerimento à Câmara Municipal de Mértola "[...] pedindo se lh'aceitasse declaração de renuncia de nacionalidade Portuguesa para seus filhos menores Josè, João Francisco e António todos nascidos em Portugal, pois queria que durante a sua minoridade elles tivessem a nacionalidade paterna." [24] A Câmara naturalmente concorda, e mais lhe solicitasse o sr. Abecasis, que em 1897 recebe na Mina, como administrador da exploração de S. Domingos, os monarcas portugueses em nome do Visconde do Pomarão.

Uma das mais expressivas imagens para a última fase do ciclo do minério no Baixo Guadiana é certamente a construída com base no número de estrangeiros presentes nas distintas freguesias entre 1890 e 1920 [25] (Fig. 138). De censo para censo, o número absoluto

[23] No caso de Rio Tinto, Gil Varón diz os ingleses aí presentes serem originários das minas esgotadas da Cornualha e de Devon (1984-b, p. 163).

[24] AHM, *Actas...*, Cx.A.B.1/24, fl. 71v.

[25] Comentando os números existentes sobre imigração no distrito de Faro entre 1869 e 1879, informava o Governador Civil à Sociedade de Geografia de Lisboa: "Quanto ao número de indivíduos que entraram de países estrangeiros, são tão escassos dados que existem, que não representam nem uma remota expressão da verdade. " (*Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa,* 3ª sér., 7, 1882, p. 437).

em cada freguesia vai diminuindo e a sua distribuição espacial reduz-se. Em 1890 encontrámos estrangeiros em 15 das freguesias, em 1900 em 11, em 1911 em 10 e, em 1920, apenas em 5. O processo em cada concelho é diferente. Os que possuem maior área na serra - Alcoutim e Castro Marim - são os primeiros a ver partir os forasteiros.

Em 1900, a vila de Alcoutim, mercê da sua situação sobre a fronteira é a única (de todas as freguesias do concelho) que tem ainda estrangeiros (em número de 10), conservando 6 em 1911. Dez anos depois não restará um único. Em Castro Marim esse processo arrasta-se mais no tempo provavelmente pela proximidade da cidade de Ayamonte. Em 1890 e em 1900 todas as freguesias do concelho têm estrangeiros (37 e 19 respectivamente, no total). Em 1911, o número total no concelho desce para 16 e já não encontrámos estrangeiros em Odeleite. Nove anos depois todos terão desaparecido.

A evolução do número de estrangeiros no concelho de Mértola prende-se em muito com o ocorrido nos núcleos mineiros existentes na área. Aí se concentra a mão de obra espanhola que chega (ou parte) das minas próximas da província de Huelva, aí vivem os quadros, os operários especializados do Norte da Europa. Essa evolução relaciona-se assim directamente com as fases do fenómeno mineiro. Em números globais, entre 1890 e 1900 há uma quebra de uma centena de estrangeiros presentes no conjunto do concelho. Eles representam para a primeira data, em Corte do Pinto, 3,7% da população presente e, em Santana de Cambas 1,1%. Esses valores descrescem em 1900, para 2,1% e 0,4%, respectivamente. Estes valores percentuais manter-se-ão sensivelmente os mesmos, onze anos depois (2,7% e 0,3%), embora em números absolutos os estrangeiros presentes no concelho aumentam de 105 em 1900, para 155 em 1911. Em 1920 eles estão reduzidos a 60, representando em Corte do Pinto 1,4% da população presente e 0,2% em Santana de Cambas.

Em Vila Real de Santo António o número de estrangeiros aumenta de 1890 para 1900 (no total, 318 e 327), representando para a primeira data 3,2% da população presente na freguesia da própria vila e, para a segunda data, 5%. Os valores globais para o concelho e percentuais na população da vila, desceram nos dois outros censos considerados: 259 estrangeiros em 1911 e 152 em 1920, que correspondem (apenas para a vila) a 3,5% da população presente e 2,7%, respectivamente.

Estrangeiros presentes nos concelhos do Baixo Guadiana em 1900 e em 1911

1900

	Mértola	Alcoutim	Castro Marim	V. R. Santo António
Total	105	10	19	327
Homens	52	4	9	149
Mulheres	53	6	10	178
Espanhóis	93	10	19	311
Ingleses	12	--	--	4
Franceses	--	--	--	3
Italianos	--	--	--	7
Solteiros	44	6	12	167
Casados	48	3	6	131
Viúvos	13	1	1	29

1911

	Mértola	Alcoutim	Castro Marim	V. R. Santo António
Total	155	6	16	259
Homens	88	3	7	127
Mulheres	67	3	9	132
Espanhóis	129	6	15	248
Ingleses	22	--	--	6
Franceses	3	--	--	2
Italianos	1	--	--	--
Brasileiros	--	--	1	--
Alemães	--	--	--	1
Outros	--	--	--	2
Solteiros	83	2	8	128
Casados	63	4	6	110
Viúvos	9	--	2	21

Fonte: *Recenseamentos Gerais da População de 1900 e 1911.*

O foco de atracção que representaram o porto marítimo e piscatório e o núcleo fabril de Vila Real reflecte-se no primeiro conjunto de valores. Lembrando que a maioria da colónia era constituída por cidadãos espanhóis [26], a quebra de 1911 estará ligada aos

[26] Afirma Carminda Cavaco a propósito desta colónia estrangeira: "Dos forasteiros, foram os espanhóis que conquistaram posições económicas e sociais mais elevadas; controlaram, aliás, sensivelmente, o comércio por grosso e retalhista, a pesca, as conservas e o negócio do peixe." (1976, II, p. 408). A dissimetria de situações é confirmada pelas palavras do cônsul de Portugal em Huelva, que em 1912 informa que não "[...] existe en esta circunscripcion Vice-Consular centro literario, sociedades de beneficencia, de socorros mutuos, de recreo, escuelas,

acontecimentos da implantação do regime republicano em Portugal e à tensão que se vive então junto da fronteira [27]. *O Algarve*, periódico de Faro, informa a 16 de Outubro de 1910: "O governo hespanhol mandou para o rio Guadiana a canhoneira *Núñhez Muñoz* para proteger os súbditos hespanhóis residentes em Villa Real de Santo António." [28]

A vivência da guerra europeia não melhora o panorama para a colónia estrangeira na vila da foz. Em Cacela o processo (embora ligado ao de Vila Real e às actividades piscatórias) é em tudo semelhante (em números globais) aos concelhos rurais do interior do distrito: os valores decresceram sempre entre 1890 e 1920. No conjunto dos quatro concelhos do Baixo Guadiana português a presença de estrangeiros entre 1890 e 1920 foi sempre sendo cada vez menor: 582 estrangeiros em 1890, 461 em 1900, 436 em 1911 e 212 em 1920. Estes valores são ainda mais importantes (por insignificantes) se os relacionarmos com a população presente no conjunto desses concelhos para as mesmas datas: os estrangeiros representam, em 1920, 1,3% da população presente; 1% em 1900, 0,9% em 1911 e 0,5% em 1920. A impermeabilidade e solidez da fronteira luso-espanhola faz-se sentir para migrações menos temporárias. Realidades muito semelhantes implicam condições de vida também muito semelhantes. São as migrações sazonais ou algum acontecimento extraordinário que poderão explicar a procura do "outro lado". Quanto às comunidades não espanholas, num espaço onde as actividades secundárias e terciárias se desenvolvem com uma forte cobertura do capital externo, é de reter que tão poucos estrangeiros sejam necessários para controlar largamente os processos de produção.

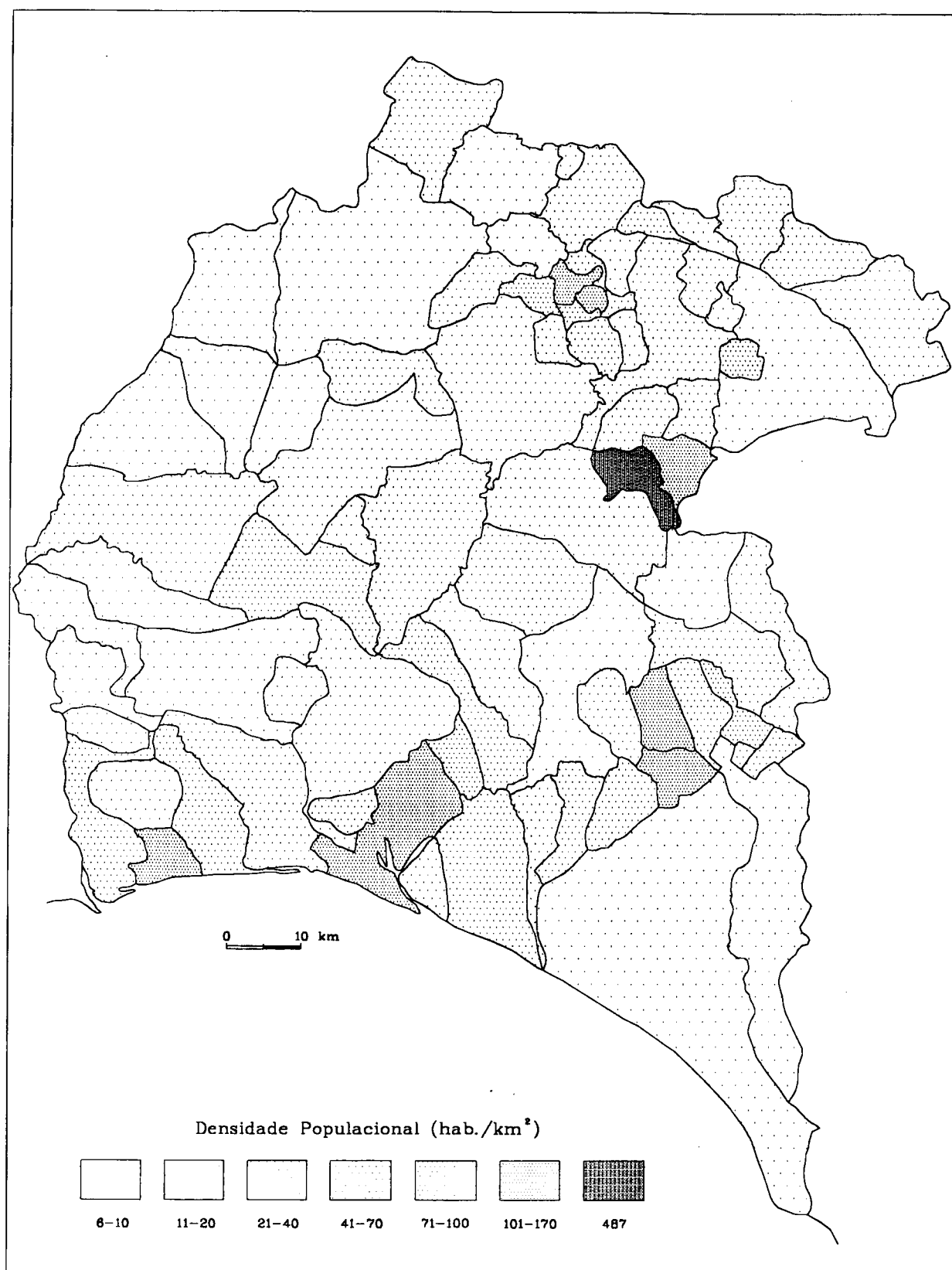
1.2 - O espaço espanhol

A relativa tranquilidade do Baixo Guadiana espanhol durante toda a segunda metade de Oitocentos, se compararmos esta área com o que acontecia no conjunto da Provincia de Huelva face ao fenómeno mineiro, é detectável através da permanência das estruturas administrativas. Huelva separa-se da jurisdição de Sevilha em 1833, durante as grandes

hospitales ni publicacion alguna de origen portugues; el personal que aquí afluye es, salvo pequeñas excepciones, analfabeto y diseminado en toda la zona minera que es muy extensa. [...] Tampoco existe en esta circunscripcion Vice-Consular casa comercial de origen portugues ni extrangera que sustente relaciones de importancia con Portugal y sus poseciones." ("Colónias portuguesas..., 12, 1912, p. 583). Um volume reunindo a informação recolhida a partir do inquérito base lançado pela Sociedade de Geografia de Lisboa foi por esta publicado em 1915.

[27] De entre os episódios de "caça às bruxas" efectuados entre a abastada colónia espanhola lembramos a denúncia popular do "[...] Conselheiro Ramirez, figura grada do progressimo [sic] regional, [que] foi acusado de ter na sua fábrica de conservas, em Vila Real de Santo António, um depósito clandestino de armas, denuncia feita por mais de 300 pessoas, que reclamavam do administrador do concelho uma busca criteriosa às instalações fabris." (L. Viegas, 1988, p. 156).

[28] *O Algarve*, III, 134, 16 de Outubro de 1910, p. 2.

Fig. 139 – Distribuição da densidade de população nos municípios da Província de Huelva, em 1900.

Fonte: *Censo de la Población de España* (1900).

reformas liberais. A estrutura e a composição dos seus municípios, ainda que discutida, manter-se-á até à segunda metade da centúria, até quando o crescimento dos grandes núcleos mineiros forçar a criação de novos *ayuntamientos* a partir do desmembramento dos antigos. É o caso de Nerva desmembrado de Zalamea la Real, em Julho de 1885, ou El Campillo destacado também daquele antigo e vasto município, já no nosso século [29], fazendo ambos parte da vasta área envolvente de Rio Tinto.

Na periférica faixa ocidental da Provincia nenhuma alteração acontece, como dissemos, com a única excepção de Isla Cristina "herdar" o município de La Redondela, atendendo por um lado ao seu enorme desenvolvimento populacional e à multiplicação das actividades económicas e, por outro, à decadência acentuada daquele centro interior [30]. As duas povoações repartem o espaço entre Lepe, Ayamonte e Vilablanca. Para o Norte, no Andevalo, nem os centros mineiros surgidos, nem o porto fluvial mineiro de La Laja, nem qualquer outra povoação cresceram e foram suficientemente fortes para se imporem como novas sedes municipais.

A densidade e a evolução da população

Com base na colectânea *Datos demograficos municipales* construímos para a Província de Huelva uma imagem global das densidades populacionais por município em 1900 (Fig. 139), quando o vasto processo do fenómeno mineiro não só se encontrava largamente estabelecido mas também se vivia um período de grande exportação e aceitação das pirites nos mercados internacionais.

O nosso interesse fixa-se antes de mais em Rio Tinto, com uma densidade de 487 hab./km^2 e o seu satélite de Nerva (141 hab./km^2) [31]. Depois, dentro da mesma classe de valores: a capital da Província, por todas as funções que nela se concentram; o próspero e moderno centro pesqueiro de Isla Cristina; o centro das terras mais férteis de toda a Provincia, La Palma e Bullullos del Condado e o conjunto de pequenos municípios que constituem o coração da Sierra de Aracena, activos e famosos pelas suas indústrias de *embutidos* [32]. Todo o restante espaço da Província possui densidades populacionais baixas,

---

[29] *Relación de Municipios...*, 1981, p. 34. Sobre a repartição geográfica dos núcleos mineiros, ver o estudo de J. Meseguer Pardo, 1950-a.

[30] Cfr. R. Marquez Macias *et al.*, 1986, p. 383. Isla Cristina abandona a antiga denominação de La Higuerita, desde 1834.

[31] F. Fourneau indica valores de crescimento populacional para a bacia mineira da Província de Huelva, cerca de 260%, entre 1846 e 1887 (1974, p. 482).

[32] "Si l'on observe l'évolution de l'ensemble de la Sierra de Aracena, on note d'abord le prodigieux accroissement de la population entre 1846 et 1887: 43,7%." (F. Fourneau, 1974, p. 482).

em especial os municípios ao longo da fronteira luso-espanhola. Paymogo, El Almendro, El Granado e Sanlúcar de Guadiana têm densidade de população entre os 7 e os 8,5 hab./km^2. Puebla de Guzmán graças às explorações mineiras atinge os 12 hab./km^2 e já mais próximos do litoral e com terras mais férteis, S. Silvestre de Guzmán e Villablanca apresentam ambos o valor de 17,5 hab./km^2. Apenas os municípios das *marismas* como Almonte ou Hinojos, os restantes contíguos à fronteira (Santa Barbara de Casa e Rosal de la Frontera), ou os que próximos dos grandes centros atractivos são esvaziados da sua população activa (caso de Barrocal ou La Nava), se lhes podem comparar.

Tendo em vista uma mais pormenorizada análise do espaço do Baixo Guadiana, do ponto de vista demográfico com base em valores absolutos, construímos duas imagens (Fig. 140) da distribuição da população, segundo os censos de 1860 e de 1910, para os *partidos judiciales* de Huelva, de Ayamonte e de Valverde del Camino, o que permite enquadrar a faixa fronteiriça do Guadiana. Quer num corte temporal, quer noutro (que balizam o nosso processo), é visível a escassez populacional da faixa ocidental. O crescimento, o verdadeiro crescimento em função da febre mineira, acontece nos municípios onde se localizam as grandes minas e os populosos núcleos operários delas dependentes como são: Rio Tinto, Nerva, Zalamea la Real, El Cerro, Calañas e Alosno. O crescimento acontece também em Huelva, o grande porto exportador da Província e nos centros de média dimensão do litoral com uma renovada vida pela intensificação do tráfego marítimo e terrestre Leste-Oeste e pela actividade pesqueira, como são Ayamonte e Isla Cristina. Neste contexto regional, as alterações da faixa do Guadiana são mínimas.

A imagem da permanência do quadro demográfico da faixa do Baixo Guadiana espanhol é ainda mais explícita ao ampliarmos a escala (retendo apenas os municípios contíguos ao rio) e ao organizarmos a população absoluta por classes de valores. Os três cortes temporais escolhidos - 1860, 1877 e 1910 - permitem imagens simples e eficazes (Fig. 141). Com excepção de Paymogo que apresenta uma ligeira quebra em 1877 (logo recuperada) e dos dois centros do litoral - Ayamonte e Isla Cristina -, todos os outros municípios se mantêm nas "classes de população" escolhidas ao longo de meio século e, metade deles, fazendo parte do modesto grupo de aglomerados com valores de população entre 400 e 1200 habitantes. Dos núcleos do litoral, o crescimento mais notável acontece em Isla Cristina, que agregando La Redondela, se mantém a par de Ayamonte, apenas com ligeiras diferenças. O crescimento de Ayamonte é mais lento mas também mais seguro, enquanto que apenas a indústria pesqueira anima Isla Cristina. Embora a divisão com base no

Fig. 140 – População presente nos municípios dos partidos judiciais de Ayamonte, de Huelva e de Valverde del Camino, em 1860 e 1910.

Fonte: *Censos de la Población de España*... (1860, 1910).

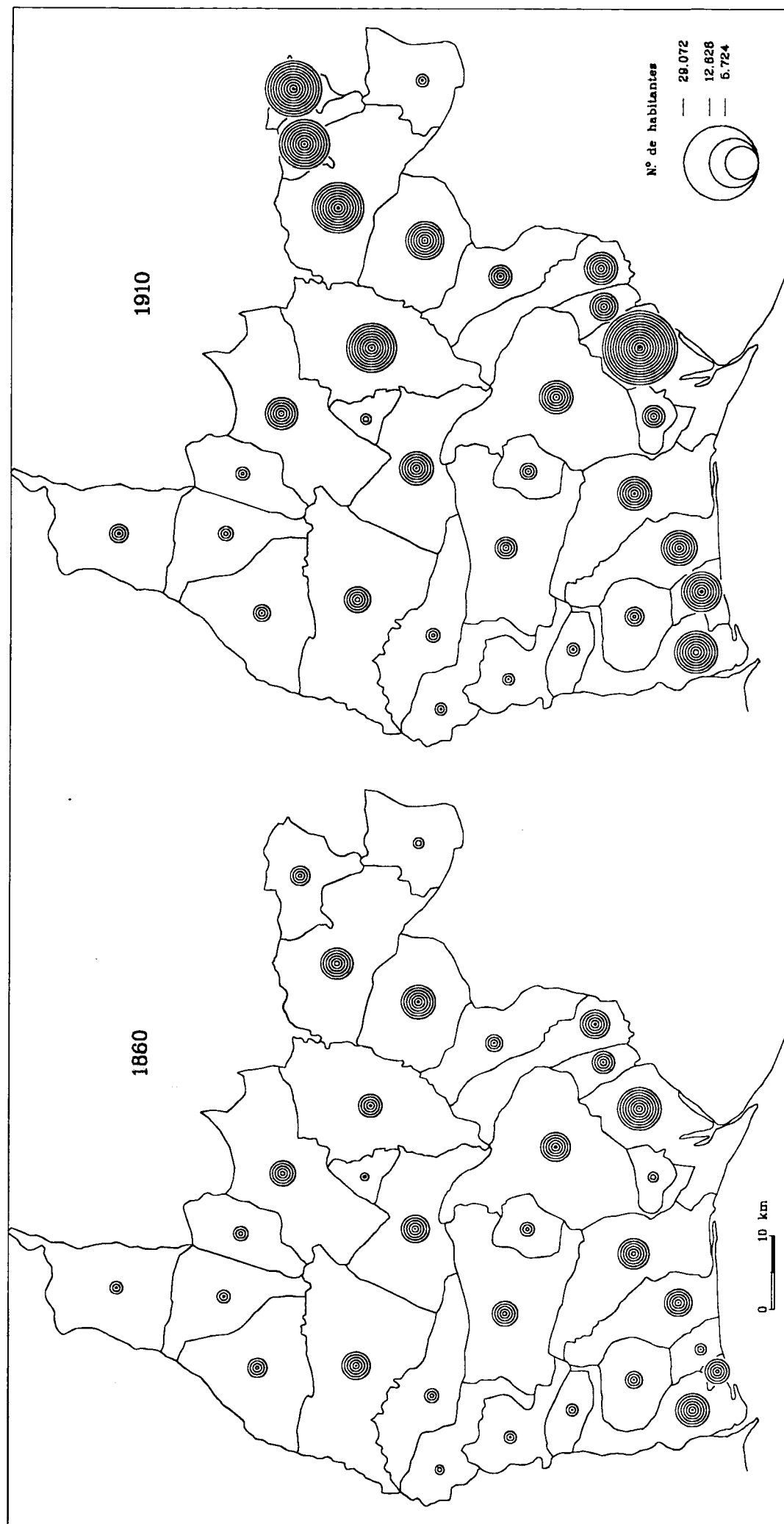
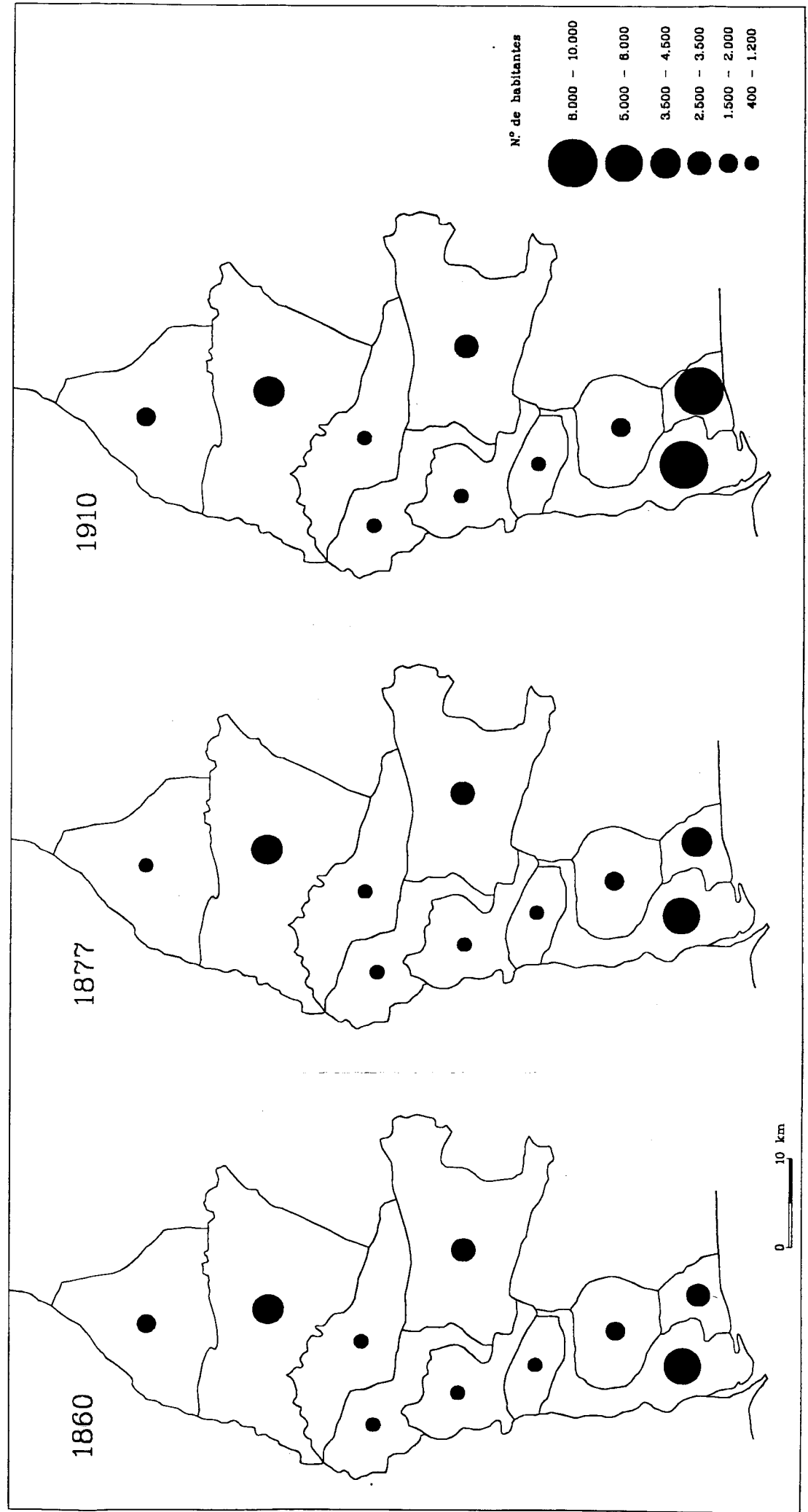



Fig. 141 – Distribuição da População Presente nos municípios do Baixo Guadiana espanhol em 1860, 1877 e 1910.

Fonte: *Censos de la Población de España*...(1860, 1877, 1910).

partido judicial (que agrupa vários municípios) não seja a desejável para o nosso estudo, já que divide *grosso modo*, o espaço provincial em faixas Leste-Oeste, dela nos socorremos por assim se encontrar divulgada a informação respeitante a migrações internas.

	Saldos migratórios		"População média"
	1901-1910	1911-1920	1915
Aracena	- 653	- 7.454	71.213
Ayamonte	2.526	4.728	35.143
Huelva	6.246	6.645	62.435
Moguer	- 1.486	- 195	18.066
La Palma del Condado	- 2.299	- 742	48.813
Valverde del Camino	4.399	- 5.068	78.363

Fonte: A. Barbaucho, 1967, Tabla A. 9.

É fácil apercebermo-nos como o processo já referido (e comparado com o caso português) de "sangria" interior-litoral se vai agudizar. Os únicos partidos que continuam a receber importante contingente de migrantes (ainda que a ritmos diferentes), são Huelva e Ayamonte, onde se encontram os centros pesqueiros, industriais e comerciais. A restante costa onubense (do partido judicial de Moguer) é deserta, de areais e de *marismas*, de Punta Umbria a Sanlúcar de Barrameda.

Em Valverde del Camino, sob cuja jurisdição se encontram as grandes minas como Rio Tinto e Tharsis, a população é pouco sedentária: se entre 1901 e 1910 atrai quase quatro milhares e meio de migrantes, são mais de cinco mil os que partem na década seguinte. A serra (partido de Aracena), perde cada vez mais população como já vinha a suceder ao longo do século anterior. De qualquer modo, todos os valores devem ser ponderados em função de uma "população média", que Alfonso Barbaucho calculou para 1915.

Os estrangeiros

À semelhança do que tentámos para o lado português, interessou-nos sobremaneira analisar a presença dos estrangeiros no Baixo Guadiana espanhol, tendo em vista testar a sua importância nas alterações económicas e sociais ocorridas com o fenómeno mineiro. Porém, os problemas colocados pelas fontes mostraram-se mais complexos [33]. Se para o caso

[33] O Governo Civil de Beja, por exemplo, informa que o número de indivíduos que sairam como emigrantes, "[...] isto é, para se estabelecerem em paiz estrangeiro ou ahi exercerem trabalho por um certo número de annos", foi o seguinte entre 1869 e 1879: 1869 - 73, 1870 - 1, 1871 - 163, 1872 - 2 e 1974 - 3 (*Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 3ª sér., 7, 1882, p. 436). Um caso que prova a clara falta de controlo do fenómeno pelas instituições oficiais.

português a principal conclusão foi a da reduzida dimensão das "colónias" estrangeiras, especialmente a inglesa mas também a francesa, a italiana ou outras não espanholas; para o caso espanhol, os estrangeiros presentes nos municípios ao longo do Chança e do Guadiana, de Paymogo a Ayamonte, são apenas portugueses com uma ou outra rara excepção.

A distribuição municipal dos estrangeiros recenseados na área em estudo, em 1857 e em 1877, dá conta, por um lado, da sua fraca presença e, por outro, do diminuto crescimento ao longo de duas décadas marcantes da exploração mineira na área e apesar da proximidade da linha frontreiriça. É o limite político uma barreira quase estanque, protegida e controlada ou a realidade económica e social dos dois lados da linha é em tudo semelhante e pouco atractivo se mostra o espaço do "outro"? De facto, metade dos municípios conta (em qualquer dos cortes temporais) com menos de 15 estrangeiros presentes e apenas se poderá falar de verdadeiras comunidades no caso de Ayamonte e de Isla Cristina, com grupos de estrangeiros superiores à centena de indivíduos.

Em 1857, Ayamonte contava com 216 estrangeiros, 184 dos quais eram residentes (100 homens e 84 mulheres). Isla Cristina, então com 3.126 habitantes, acolhia 78 estrangeiros, 70 dos quais residentes (38 homens e 32 mulheres). Vejamos os outros municípios com presença significativa de estrangeiros, Villablanca e Paymogo. Em ambos os casos trata-se sobretudo de trabalhadores eventuais que se ocupam nas tarefas agrícolas (Villablanca) e nas minas (Paymogo). Assim, dos 31 homens estrangeiros presentes em Villablanca, 11 não são residentes e dos 42 presentes em Paymogo só 3 aí habitam. Não nos possibilita a fonte tomarmos conhecimento das nacionalidades mas os "estrangeiros" seriam portugueses [34]. Mas há excepções [35].

Em 1877 o único aumento notável no número de estrangeiros presentes nos diversos municípios é o caso de Isla Cristina, agora com 4.480 habitantes. São 171 os portugueses recenseados (103 homens e 68 mulheres) e uma outra estrangeira incluida na rubrica "outros paises" que não a França, a Itália ou a Inglaterra [36]. Em todos os outros municípios em estudo, os números mantiveram-se dentro da mesma ordem de valores ou

[34] Madoz afirma no volume III do seu *Diccionario*, a propósito do termo de Ayamonte: "[...] en Villablanca, Sanlúcar y San Silvestre, usan [los moradores] de un lenguage misto portugués y español." (p. 193).

[35] O *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva* publicava no seu número de 11 de Março de 1861, a seguinte notícia: "D. José Maria Cepeda, Juez de esta ciudad [Ayamonte] y su partido, etc. Hago saber: que D. Jorge Laybourne, subdito inglés, falleció en Sanlúcar de Guadiana el dia dos de enero de mil ochocientos sesenta; instruyose en su virtud el oportuno juicio de abrir testado en el que, é ignorandose el paradero de doña Sancha Laybourne, ermana del difunto, no obstante las diligencias practicadas à este fin en Londres, he mandado publicar el presente, para que quien se crea con derecho à los bienes que aquel dejara, comparezca à usarlo en este juzgado en el termino de treinta dias." (40. 1861, p. 4).

[36] *Censo de la Población de España [...] 1877*, I, 1883, p. 277.

mesmo desceram como foi o caso de Paymogo ou Villablanca. O ligeiro incremento em El Granado relacionar-se-á com o desenvolvimento do porto fluvial de La Laja, sob jurisdição daquele *ayuntamiento*. De facto são 34 os portugueses recenseados naquele município em 1877 (22 homens e 12 mulheres), que poderão trabalhar igualmente na pequena mina de Santa Catalina, sobre o Guadiana, entre a confluência do Chança e La Laja. Não existem outros estrangeiros como também não existem no município de Puebla de Guzmán (onde se localizam importantes minas). Apenas 7 portugueses. Em Ayamonte a colónia portuguesa conta 230 pessoas (140 homens e 81 mulheres), sendo recenseados ainda 1 francês e 3 outros estrangeiros que não ingleses ou italianos [37].

Segundo o *Censo* de 1887, o quadro da área ter-se-á em parte alterado, quer pela quantidade, quer pela diversidade dos estrangeiros presentes. Nos 11 *ayuntamientos* mais próximos do vale do Guadiana encontramos pouco mais de um milhar de estrangeiros (1.159), 73% dos quais são portugueses. As restantes nacionalidades repartem-se quase em igualdade, entre alemães (5%), italianos (6%), franceses (6%), ingleses (8%) e outros (1,5%). A desproporção entre homens e mulheres, nas diversas comunidades é em média de 1,5 menos mulheres que homens, excepto no caso italiano: há 2,5 mais homens.

Espacialmente mantém-se o desiquilíbrio profundo entre litoral e interior. Só Ayamonte e Isla Cristina alojam 46% e 25%, respectivamente, dos estrangeiros presentes no conjunto dos municípios. No interior são os núcleos mineiros ou os portos de exportação que congregam mais estrangeiros e de diferentes nacionalidades. Em Puebla de Guzmán encontram-se: 107 portugueses (73 homens e 34 mulheres), 2 franceses, 1 alemã, e 1 outro estrangeiro. Em El Granado, repartidos entre as minas e o porto fluvial, encontram-se: 27 portugueses (13 homens e 14 mulheres), 2 casais de franceses, 2 casais de alemães, 3 italianos e 1 italiana e 3 casais de ingleses. Sanlúcar de Guadiana contabiliza entre os habitantes, 64 estrangeiros (33 homens e 31 mulheres), mas todos portugueses, muito provavelmente do fronteiro concelho de Alcoutim.

Atendendo ao reduzido número dos estrangeiros espalhados pelos municípios do Baixo Guadiana espanhol, decidimos realizar uma prospecção mais detalhada para o caso de Ayamonte, onde se localizava a única verdadeira colónia, com base no *Padrón de Habitantes en el termino municipal* referente a 1882 [38].

---

[37] Sobre a presença de portugueses em Ayamonte entre 1600 e 1860, ver J. L. Sánchez Lora, 1986.

[38] Uma primeira versão da análise deste tema publicámo-la na revista *Finisterra* (1989-c). Sobre o *Padrón* como tipo de fonte estatística, comenta I. Sánchez Casado: "[...] la formación de los censos electorales, ó más propriamente listas de electores, cuya fuente son los recuentos

A comunidade portuguesa radicada em 1882 é diminuta [39]. Compõe-se de 147 homens e 122 mulheres, 269 portugueses que representam 3,6% da população do município espanhol. Os portugueses são os únicos estrangeiros residentes com excepção de um súbdito austríaco [40]. O crescimento da "colónia" parece ter sido lento nesta segunda metade do século XIX. Em 1860, segundo o *Padrón* efectuado nessa data, os estrangeiros eram 199, dos quais apenas 36 residentes (21 homens e 15 mulheres) [41]. Os portugueses de Ayamonte chegam do interior, da serra e das povoações do rio. Para eles o mercado de trabalho do litoral português encontra-se em parte superlotado [42]. O rio, mais que dividir, traz os que procuram trabalho, onde o há. Trabalho próximo e não especializado.

A comunidade portuguesa não é uma comunidade jovem, sobretudo se atendermos à esperança de vida. A idade média dos homens é de 32 anos, a das mulheres de 33. A pirâmide de idades que construímos (Fig. 142), reflecte o conjunto social em estudo. Os grupos etários mais representados são os dos migrantes activos: dos 15 aos 34 anos para as mulheres; dos 15 aos 44 para os homens [43]. A base da pirâmide é estreita: os que têm poucos anos de permanência são os solteiros ou os casais que chegam com os filhos já crescidos. Nenhum português ultrapassa os 74 anos.

Há quem viva em Ayamonte há 60 anos, há quem tenha chegado há um mês. A média de permanência é de 14 anos mas, as informações registadas não nos parecem seguras. Vieram há perto de 20 anos, 43 portugueses (16%), há perto de 30 anos, 25 (9%), há perto de 40, 14 (5%); nos últimos 10 anos, 120 (45%); há menos de 1 ano, 23 (9%). A procura de trabalho no litoral aumentou progressivamente. O surto do início da década de 1860, ligamo-lo ao incremento da navegação no rio, com o início da exploração e exportação das pirites. O elevado número de residentes há menos de um ano podemos enquadrá-lo, cautelosamente,

---

de población, bien sean padrones formados en el área municipal o grandes censos en el área nacional, estabán en interés directo con las elecciones a Senadores y Diputados, Diputaciones provinciales y Ayuntamientos." (1983, p. 83). J. Vinuesa Angulo por seu turno faz a destrinça entre o *censo* e o *padrón*: "Los resultados del censo se publican sólo de forma numerica; en cambio, los del padrón son nominales, individuales, y pueden ser consultados en los Ayuntamientos. Los impresos del padrón quedan en el Ayuntamiento, donde se encuadernan formando libros." (1982, p. 208). Ver ainda sobre os distintos tipos de estatística local espanhola, Sánchez Lafuente, 1975.

[39] AMA, *Padrón de habitantes en el termino municipal de Ayamonte*, Legajo 371. Queríamos deixar aqui o nosso agradecimento aos arquivistas Drs. Francisco Javier García Morales, Marcelino Rodriguez Navarro e Manuel Andrés Carnacea bem como a Juan Fernández de la Peña por toda a atenção e auxílio que dispensaram ao nosso trabalho, em Ayamonte. Sobre as colecções existentes no Archivo Municipal de Ayamonte, ver R. Rey de las Peñas, 1985.

[40] António Felis Massoni Spadoni, de 41 anos, casado e comerciante, residente há mais de duas décadas em Ayamonte. Provavelmente um italiano nascido em território pertencente então ao Império Austro-Húngaro.

[41] AMA, *Padrón General del Vecindario...*, Legajo 368.

[42] Do lado espanhol o mesmo sucede: os naturais de Sanlúcar de Guadiana, residentes em Ayamonte em 1882, são 5 homens e 22 mulheres, 12 das quais, criadas.

[43] Considerámos sem profissão os menores de 10 anos ainda que a fonte indicasse alguma actividade profissional, referência normalmente representada por "aspas", sob a profissão do pai ou de irmãos mais velhos.

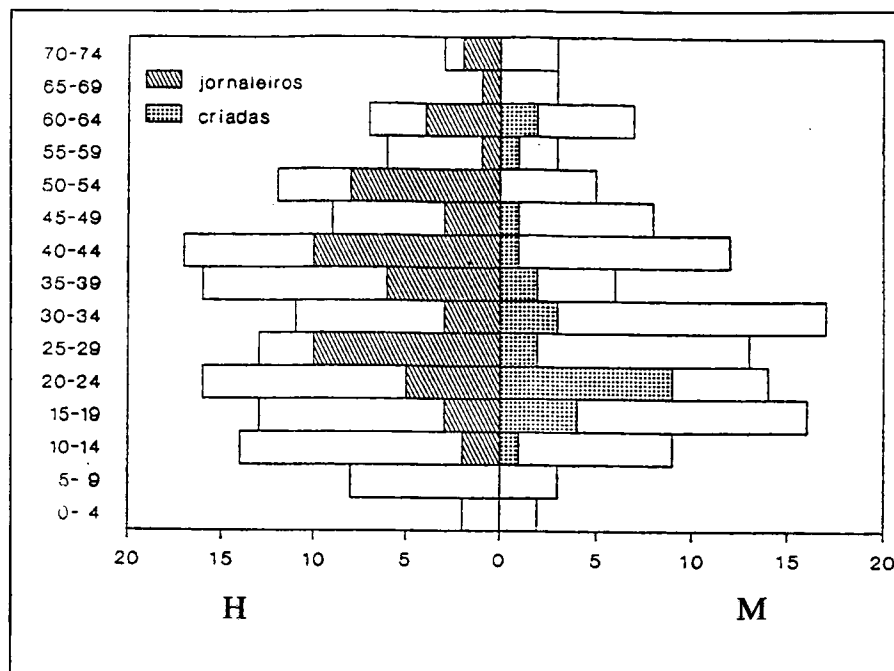
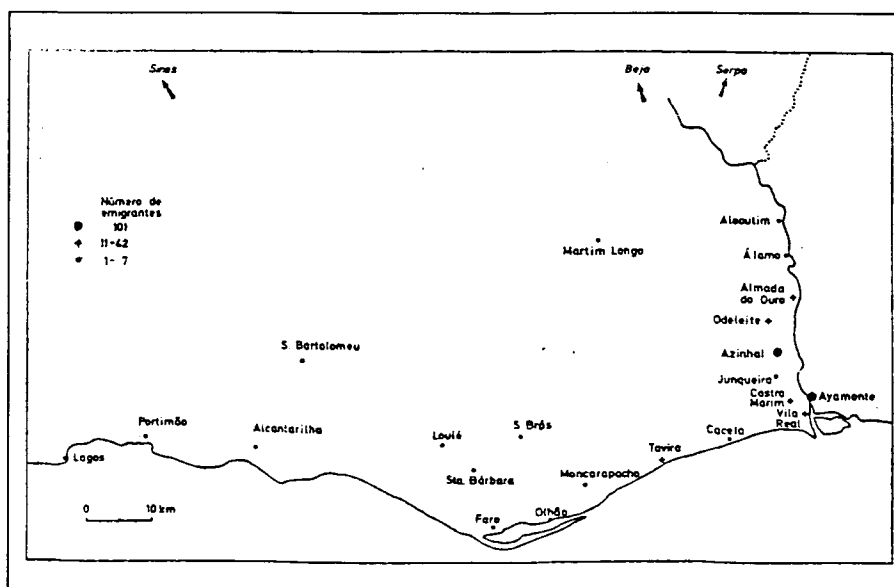
Fig. 142 - Portugueses residentes em Ayamonte em 1882 (estrutura etária).

Fonte: J. C. Garcia, 1989-a, p. 145.

Fig. 143 - Naturalidade dos portugueses residentes em Ayamonte em 1882.

Fonte: J. C. Garcia, 1989-a, p. 147.

dentro do trabalho sazonal ou temporário (as criadas, alguns dos jornaleiros), distinto do que ocorre a uma mais larga escala, para a pesca ou para as ceifas.

Praticamente metade dos homens são casados mas, entre as portuguesas que vivem em Ayamonte são mais as solteiras que as casadas, mas pouco mais (56 para 51). Há 18 casais de portugueses e mais portugueses casados com espanholas que o inverso [44]. Mais fácil parece o jovem trabalhador emigrante casar na terra que o recebeu, que o espanhol ir buscar noiva do outro lado do rio ou casar com quem de seu pouco tem. O casamento é tardio, sobretudo para os homens: no escalão etário dos 25 aos 29 anos, mais de metade dos homens conservam-se solteiros.

A estrutura profissional é talvez a mais interessante informação que o *Padrón* fornece sobre a comunidade portuguesa. Comecemos pelas mulheres. Há uma viúva de Castro Marim, residente há 20 anos em Ayamonte, estabelecida com comércio. Uma outra de Odeleite (com 65 anos), proprietária em La Parra e uma professora, natural de Beja, casada com um influente cidadão espanhol de profissão liberal. Aproximadamente um quarto das portuguesas são criadas, a maioria com idades compreendidas entre os 15 e 24 anos mas, também as há, com mais de 60 anos. Não há uma única criada casada! Chegaram de Castro Marim, de Odeleite, do Azinhal mas, também, de Loulé, de Tavira, de Alcoutim. Finalmente, tratar da casa e dos filhos é a tarefa de três quartos das portuguesas radicadas em Ayamonte (76%).

Vejamos agora a profissão dos homens. Ligados sobretudo aos trabalhos do campo, repartem-se entre jornaleiros (38%), criados (21%) e pastores (9,5%). Os lavradores são 14 (9,5%). Os sem profissão, os menores, representam igual percentagem. Os pescadores são 7 (5%) e os homens de ofícios pouco mais: 1 ferreiro, 1 cordeleiro, 1 sapateiro, 1 pedreiro, 1 alfaiate e 3 barbeiros. Os jornaleiros com idades compreendidas entre os 25 e os 54 anos, são casados na sua maioria e residem há muito em Ayamonte. Metade são naturais do Azinhal, aldeia da serra mas com fácil acesso ao Guadiana e a Vila Real. Os outros vêm de Castro Marim, de Almada do Ouro, de Odeleite, do Álamo, de Vila Real.

Os criados, na sua maioria rapazes que trabalham no campo mas ajudam também nas tarefas domésticas, são solteiros e com residência recente em Ayamonte. Os locais de naturalidade dividem-se entre o Azinhal (13 dos 31) e Odeleite (9), Alcoutim, Castro Marim, Tavira e Almada do Ouro. Os pescadores vêm dos portos do litoral: de Tavira, de Olhão, de

---

[44] O mesmo acontece na comunidade portuguesa emigrada nas Minas de Rio Tinto, entre 1873 e 1887 (L. Gil Varón, 1984-a, p. 325).

Sines, de Faro, de Vila Real. Há um de Loulé e outro do Azinhal [45].

O tempo de residência é um dado importante para as profissões ligadas aos trabalhos agrícolas. Numa área de forte migração sazonal como é a do Sotavento Algarvio para a Andaluzia Ocidental - pescas no litoral, ceifas no interior - esta migração canalizada pelo Guadiana revela-se singular. A dimensão, as características, os percursos e as áreas atingidas daquelas são em tudo diferentes desta. O fenómeno em estudo relaciona-se directamente com a escala a que ocorre. A análise do *Padrón de Habitantes* permite duas leituras de espaço. Uma primeira à escala regional que se debruça sobre a naturalidade dos migrantes e, uma segunda, à escala local, tendo por base a própria cidade e arredores sobre os locais de residência das diversas famílias.

Tentemos a primeira a partir da Fig. 143. Visualizam-se dois grandes eixos que convergem em Ayamonte. Um bastante forte e que une os portos fluviais do baixo Guadiana ou locais do interior próximos; um outro, de pontos de referência mais espaçados que percorre o litoral do Sotavento Algarvio, estendendo-se a Alcantarilha, a Portimão e a Lagos. O Barrocal e a Serra estão pouco representados mas a grande ausente é a área de Mértola. Aí, as minas absorvem todos os braços disponíveis, atracção que se sente igualmente no concelho de Alcoutim [46]. Mais longe, Sines, Beja e Serpa, fornecem isoladamente 1 migrante. A distância, as comunicações mas, sobretudo, as disparidades sócio-económicas, unem-se neste exemplo para explicar as decisões de migrar [47]. A grande ruptura entre o interior e a costa de que haviamos falado já, é clara pela cartografia. O Guadiana, que havia levado a informação do mundo da costa, traz quem vem em busca do que não tem.

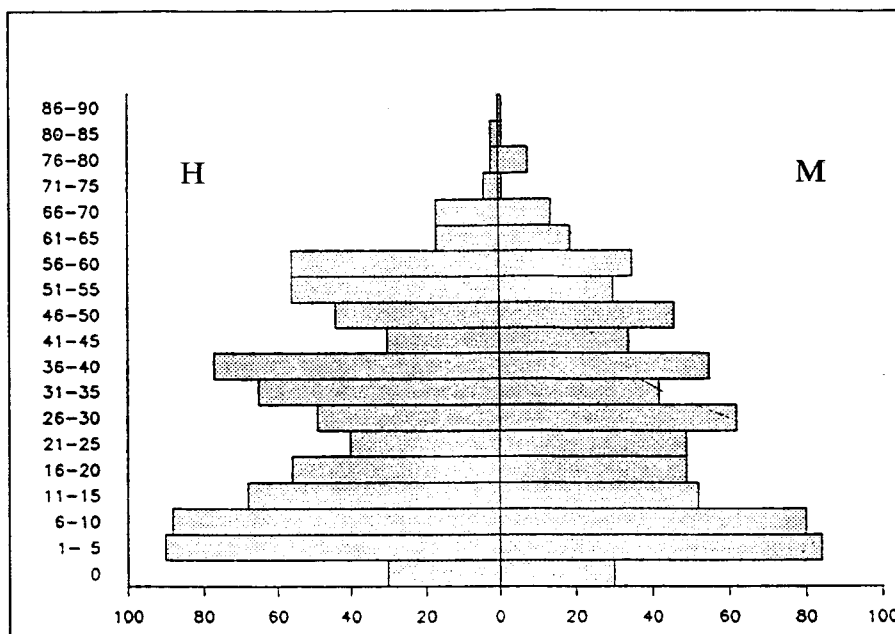
Como em qualquer comunidade de migrantes há um núcleo de origem a que (maioritariamente), ela se encontra ligada: migrante que trás migrante, família que trás família. Neste caso o Azinhal [48]. Aproximadamente dois quintos dos portugueses de Ayamonte são naturais do Azinhal: 68 homens e 33 mulheres, desequilíbrio que recorda o que deixámos dito sobre os jornaleiros e os criados, sobre as tarefas que praticavam na terra

[45] A realidade será análoga ainda três décadas depois ("Colónias portuguesas..., 12, 1912, p. 583).

[46] Fenómeno semelhante ocorre para o território espanhol. Segundo Gil Varón é mínimo o número de mineiros em Rio Tinto provenientes dos portos de Ayamonte ou de Isla Cristina. Há bastante trabalho nas artes de pesca (1984-b, p. 96).

[47] Os valores do balanço migratório nos concelhos de Alcoutim e de Castro Marim, entre 1878 e 1890, são de -776 e de -1493, respectivamente. Estes valores diminuirão sensivelmente para o caso de Alcoutim, na década seguinte (-222) e, manter-se-ão no caso de Castro Marim (-1472). O destino não é, porém, Vila Real, como demonstram os valores do mesmo índice para as mesmas datas: 1878/1890 = +569, 1890/1900 = +41 (Carminda Cavaco, II, 1976, p. 392).

[48] Processo análogo acontece para a comunidade portuguesa radicada nas Minas de Rio Tinto: 58% dos migrantes são provenientes de Loulé, entre 1873 e 1887 (L. Gil Varón, 1984-a, p. 326).

Fig. 144 - Estrutura etária da população da freguesia de Azinhal em 1878.

Fonte: J. C. Garcia, 1989-c, p. 148.

de onde saíram e os trabalhos que os ocupam no local que os recebe. A comparação entre as pirâmides de idade elaboradas (Fig. 142 e 144), revela-se também sintomática, em especial, por uma certa complementaridade das características dos escalões etários mais atingidos pela migração [49].

O segundo núcleo emissor é Castro Marim e, neste caso, é claramente a proximidade que joga. Vila agora pobre a que só as salinas dão alguma vida, Castro Marim envia um contingente de migrantes para Ayamonte com ligeiramente mais mulheres (as criadas), de quem já falámos. Com Vila Real acontecerá o mesmo. Odeleite, terra de origem de 23 dos migrantes, é em tudo semelhante ao caso do Azinhal e, em ponto menor, as restantes povoações rio acima: Álamo, Almada do Ouro, Alcoutim. Do interior (de Loulé, de S. Bartolomeu, de Martim Longo), vieram criadas, um pedreiro, a mulher do barbeiro. Dos portos do litoral algarvio vieram os pescadores, criadas de Cacela, um barbeiro de Tavira, meninas casadoiras que portugueses e espanhóis por lá conheceram e que agora são donas de suas casas [50].

A repartição dos portugueses no centro urbano de Ayamonte e espaço envolvente não é menos interessante. A relação entre a actividade profissional e o local de residência é clara. Duas áreas mais significativas a reter. No centro da cidade, onde habitam os comerciantes e as famílias abastadas, concentram-se as criadas portuguesas. Na Plaza de la Constitución e nas *calles* Colón e Iberia, residem 19 das 26 que registámos. Nas *huertas* e ferragiais próximos, encontramos grande parte das famílias portuguesas mas, também, os jornaleiros, criados e pastores, que no conjunto totalizarão perto de dois terços do número global dos migantes. Mesmo na Isla Canela, limite extremo da margem esquerda do Guadiana, encontramos uma dúzia de portugueses ligados aos trabalhos do campo.

Quase três décadas depois, em resposta a um inquérito levado a efeito pela Sociedade de Geografia de Lisboa sobre as colónias portuguesas em países estrangeiros, contabiliza o representante diplomático português: "[...] nesta localidade e seus arredores, compuz a seguinte nota estatística: 198 trabalhadores do campo, 67 serventes, 4 empregados do commercio, 1 commerciante, 2 proprietarios, 26 empregados em diversas profissões." [51]

---

[49] O Azinhal era também um forte núcleo emissor, nas migrações sazonais a média distância para a Andaluzia Ocidental. A contratação era feita através dos proprietários espanhóis, que ao longo da segunda metade do século se foram fixando em Vila Real (Carminda Cavaco, II, 1976, p. 413).

[50] As conclusões de J.L.Sánchez Lora sobre os migrantes portugueses em Ayamonte, para finais do século XVIII, são bastante semelhantes, quer quanto às características sócio-profissionais, quer quanto às grandes áreas de proveniência (1986, p. 322 e 331).

[51] "Colónias portuguesas...", 1912, p. 151. Estas informações levam a pôr em causa as de Magalhães Basto, uma década depois: "[...] a partir de Pomarão a zona fronteiriça espanhola é quasi só habitada por portugueses que para ali emigraram, arrendando ou comprando fazendas e nelas se fixando." (1923, p. 64) E mais adiante: "A população da zona espanhola da fronteira correspondente ao nosso Algarve, é quasi toda

Numa das cópias originais do relatório acrescenta-se: "Destes indivíduos sabem lêr e escrever apenas 16. Pelo que respeita aos portugueses residentes no districto consular de Huelva, fui informado pelo vice-cônsul de que elles se encontram empregados nas minas, que existem próximo daquella cidade, e que ultimamente o seu número se tem reduzido muito, por não encontrarem ali grandes garantias." [52]

2 - O desenvolvimento dos portos fluviais

"Du point de vue commercial le bassin fluvial constitue un réseau de circulation qui par son point de contact avec la mer communique avec le reste de l'univers. A cet endroit il y a toujours un port important où s'effectue la rupture de navigation fluvio-maritime et où la navigation maritime prend le relais de la batellerie. Ce port est la clef économique du bassin tout entier. D'autres centres économiques c'est-à-dire d'autres villes s'établissent en certains points géographiques précis. Aux points d'origine amont de la navigation, aux confluents, aux carrefours des voies d'eau et des voies de terre que sont les gués et les ponts. Aux bords des zones de production s'établissent également des ports qui deviennent souvent de grandes villes." [53]

Ao longo da segunda metade do século XIX, os sete principais núcleos ribeirinhos do Guadiana - Mértola, Pomarão, Alcoutim, Sanlúcar de Guadiana, Castro Marim, Ayamonte e Vila Real de Santo António -, sofreram algumas alterações em função da evolução do tráfego fluvial, quer no que respeita à sua estrutura, quer no que toca à quantidade e localização de actividades secundárias e terciárias [54]. Cada um deles tem o seu desenvolvimento próprio (anterior ou coevo do ciclo do minério), daí que lhes dediquemos atenção individual reservando, em contrapartida, algumas linhas em conjunto para os pequenos "montes do rio" (Álamo, Laranjeiras e Guerreiros do Rio), aos quais é difícil atribuir uma estrutura e actividades diversificadas. Face ao reduzido número de detalhadas plantas (ou de levantamentos funcionais) para a maioria dos centros, construímos os nossos

---

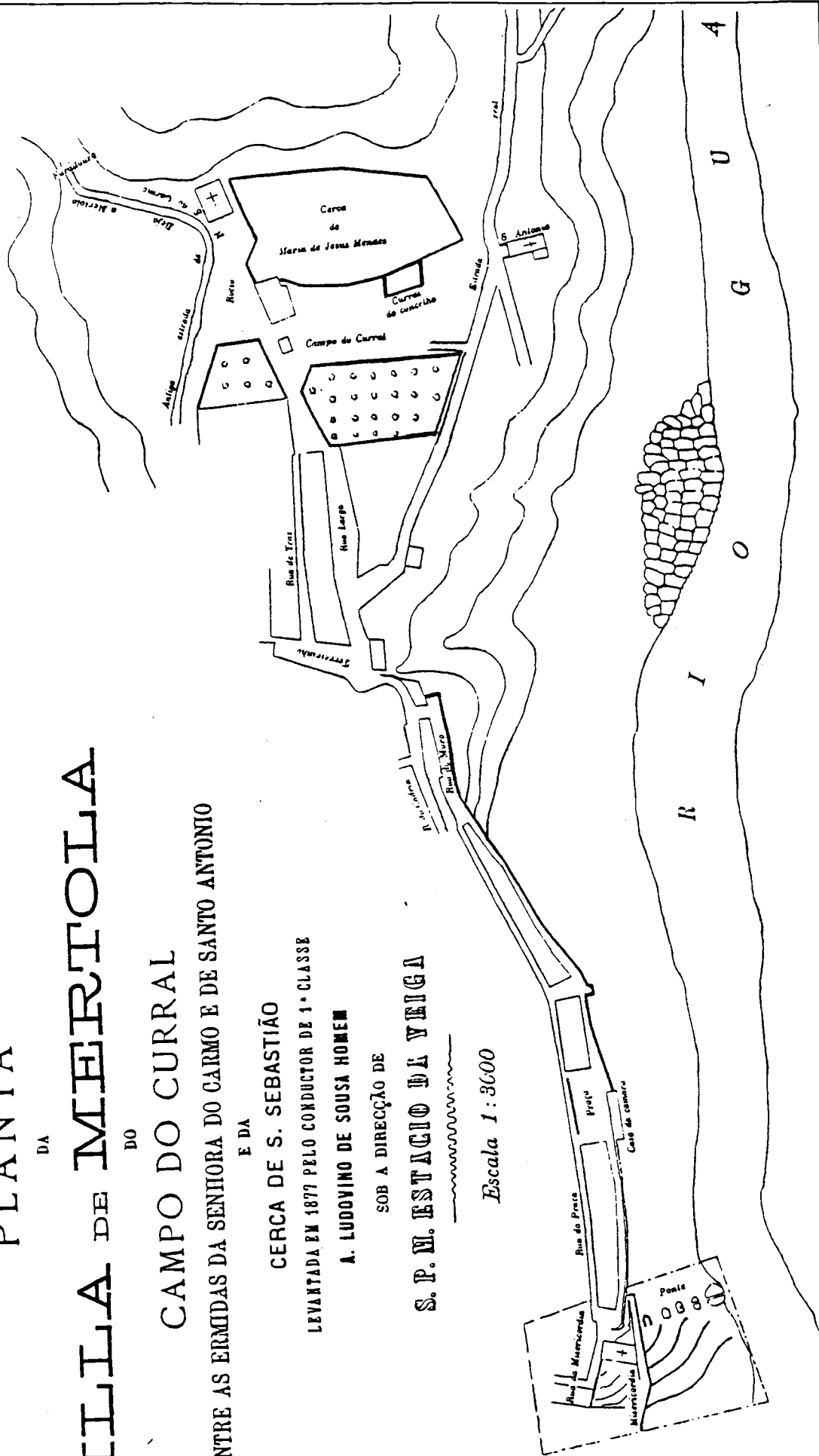
formada por portugueses [...] Por esta razão, os costumes de portugueses e espanhóis são mutuamente influenciados e muito parecidos." (*ibid.*, p. 110). A opinião do autor neste passo (e em todo o estudo) sobre a "fronteira hispano-portuguesa" é bem pouco imparcial e com forte pendor ideológico.

[52] MNE, Correspondência recebida dos consulados, Série B, Ayamonte, Cx. 580.

[53] F. Beaudouin, 1979, p. 33. Vários modelos espaciais foram desenvolvidos sobre a evolução dos portos fluviais, especialmente relacionados com as densas redes de canais do Norte da Europa (cfr. *v.g.* J. Porteous, 1977, p. 217-237). São exemplos que, pela dimenção, estão muito longe dos pequenos portos do Guadiana.

[54] Muitos exemplos poderiamos dar de fenómenos espaciais semelhantes ligados à exploração de minas em espaços periféricos europeus. Um dos mais clássicos é o da ligação entre as minas suecas de Kiruna e Gällivare ao porto norueguês de Narvik. Sobre a dependência exterior do desenvolvimento das cidades envolvidas no processo, comenta J. Pinard: "Les activités de toutes les villes situées le long de la voie ferrée dépendent de la conjuncture internationale dans la mesure où elles sont fondées sur l'exportation du mineral de fer qui détermine le niveau de l'exploitation." (1978, p. 256).

Fig. 145

Fonte: S. Estacio da Veiga, 1983, p. n. n..

quadros a partir de cartografia posterior e uma vez mais de fontes históricas diversas.

O mais notável dos portos fluviais do Guadiana - Mértola - nunca desenvolveu qualquer bairro junto ao rio, especificamente relacionado com o porto, uma "ribeira". Dois factores naturais parecem explicar essa circunstância: o relevo e o regime do rio. De facto, a vertente da margem direita cai na vertical sobre o leito, não deixando mais que uma pequena tira de areão. A muralha coroa o topo da vertente com perto de duas dezenas de metros de desnível que se prolonga para a confluência com o Oeiras e ao longo do vale desta ribeira [55] (Fig. 119).

Dois eram os arrabaldes existentes: um frente à Porta da Vila, na entrada da estrada de Beja, e outro, além rio, que recebia a estrada de Serpa e assegurava o apoio à barca de passagem [56]. A vertente da margem esquerda, menos abrupta, poderia ter permitido o desenvolvimento de um pequeno núcleo portuário mas, como no lado oposto, havia sempre que contar com o outro factor fisico, as cheias do Guadiana, que de modo mais ou menos catastrófico arrasavam o vale.

Contornando as poucas casas do "Arrabalde de Além Rio", a estrada de Serpa chegava à barca (Fig: 145). Cruzando o Guadiana o viajante subia o ingreme caminho que conduzia à Porta da Misericórdia. Já no interior da muralha, o largo fronteiro à Porta concentrava naturalmente um pequeno núcleo de comércio e serviços. Na base da vertente sob a Porta e tornejando para a foz do Oeiras, ocorreram algumas tentativas de estabelecimento de familias de pescadores e barqueiros, mas sem muito sucesso ou continuidade pelas precárias condições de sobrevivência.

Com o desenvolvimento do tráfego fluvial as actividades portuárias crescem um pouco mais a montante, onde a margem apresenta uma maior largura de areão, com acesso menos ingreme ligando ao arrabalde e à estrada de Beja para a qual chegou a estar projectado e autorizado um *tramway* no início dos anos 70 [57]. Pela exiguidade de espaço

[55] O Barão von Wiederhold que visita Mértola em 1789, anota estas características naturais a propósito da eventual construção de uma ponte: "Não se pode construir aqui nenhuma ponte, devido à força das marés e porque o rio enche de tal maneira com as chuvas que as águas chegam a atingir as casas situadas no outro lado, numa reentrância da margem, a uma altura de 100 pés, tendo-nos até sido apontado um barco, não longe delas, que a maré terá atirado sobre o monte." (L. C. Guedes, 1992, p. 124).

[56] Cfr. Luis Alves, 1956, p. 48. J. Leite de Vasconcellos anota que: "O sítio fronteiro à vila de Mértola, e adjacente ao rio, ou *Arrabaldes*, com casas de habitação, recebe os nomes de, conforme a posição de quem fala: *Arrabaldes d'além do rio* ou *d'além-rio* (se está em Mértola), e *Arrabaldes d'este lado* (se está na esquerda do rio)." (*Etnografia Portuguesa*, III, 1980, p. 581).

[57] "Tendo-me pedido Bernardino Martins da Silva licença para estabelecer um caminho de ferro americano para transporte de passageiros e mercadorias, servido por cavallos (tramway), na parte de estrada real nº 78, entre Faro e Villa Real de Santo António, e na estrada real nº 18, de Beja a Mértola: hei por bem conceder [...] Art. 13º O concessionario obriga-se a receber e a transportar gratuitamente as malas do correio e a entrega-las nas estações da empreza." (*Collecção Official da Legislação Portugueza*, 1871, p. 280).

junto à corrente, apenas se fixaram as infraestruturas indispensáveis, mas no topo da vertente, no final do caminho de acesso, desenvolve-se um próspero núcleo que graças ao movimento fluvial, faz larga concorrência à vila velha encerrada dentro de muralhas [58]. O "Arrabalde Além Rio" cresce também, mas após a sua destruição pela "Cheia Grande" de 1876, levará largo tempo a recompor-se, sempre longe da corrente. Reconstruirá as suas casas com uma prudente distância.

De Mértola à confluência do Chança nenhum porto a assinalar, nem mesmo na passagem da barca camarária, na Penha de Águia, se desenvolveu (ou sequer existiu) qualquer povoação. A Mesquita encontra-se instalada a perto de 1 km da margem, pelas razões já indicadas para Mértola, mas também por questões de defesa: a povoação não é visível do rio.

O Pomarão construiu-se de raiz à "Boca do Chanza" e bem junto à margem, já pela vertente abrupta que lhe fica por trás, já pela razão primeira da sua existência: o embarque do minério de S. Domingos a bordo dos vapores que sobem o rio. Um exemplo paradigmático de origem e desenvolvimento de uma povoação num ponto de cruzamento de dois distintos eixos de transporte [59].

A cheia de 1876 deixará também aqui uma mensagem. Na planta divulgada pela *Revista de Obras Públicas* datando dos anos 80 (Fig. 146), apenas as infraestruturas de apoio aos cais se encontram próximo da corrente, os "quarteis" sobem em estreitos socalcos a vertente, alinhados ao longo das curvas de nível. Os serviços e o pouco comércio situam-se na primeira linha, as habitações atrás, nos degraus da rectaguarda. O caminho vindo da Mina e de Santana de Cambas descia aos ziguezagues mas seria apenas um caminho, tudo chegava e partia a bordo dos comboios mineiros.

Menos de 1 km a jusante, na margem espanhola, existiu um provisório e hoje desaparecido porto mineiro - o Puerto de Cañaveral - onde se embarcaram parte dos minérios de Santa Catalina, sem caminho-de-ferro de ligação nem qualquer importante construção de cais [60].

O porto mineiro espanhol correspondente ao Pomarão é La Laja, ainda que com

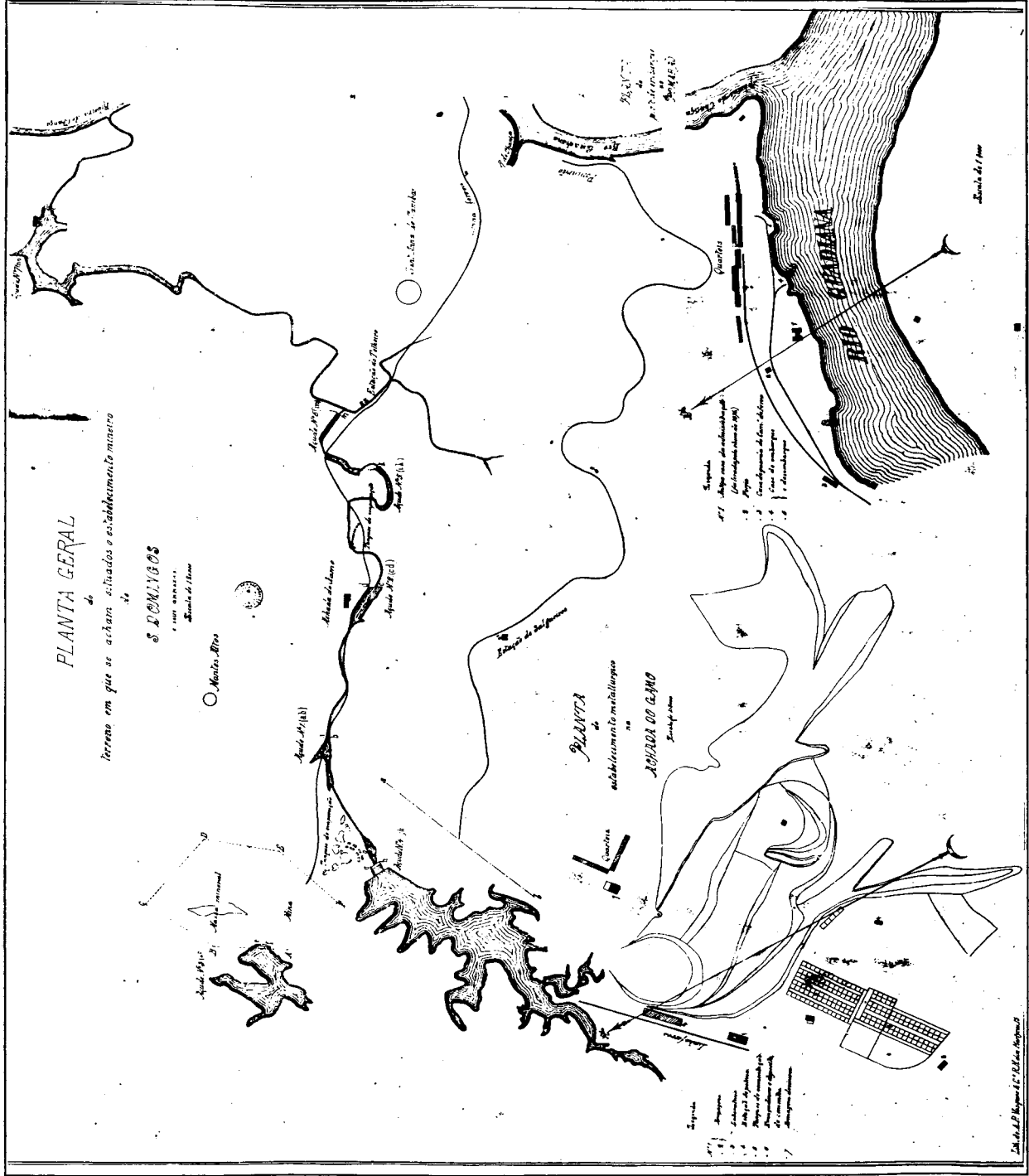
---

[58] Comentam Haites, Mak e Walton sobre a navegação nos rios americanos: "In general, the growth of cities in the West underscores the commercial significance of the rivers." (1975, p. 5).

[59] Cfr. J. Porteous, 1977, p. 39.

[60] Os *Itinerários del rio Guadiana* referem o "Caserio del Cañaveral".

Fig. 146 - Planta geral do terreno em que se acham situados o estabelecimento mineiro de S. Domingos e seus anexos.

Fonte: *Revista de Obras Publicas e Minas*, 1883, estampa 8.

uma dimensão bastante menor [61]. A sua ligação ao interior fazia-se por caminho a El Granado (cerca de 7 km) e por via férrea a Cabezas del Pasto, Las Herrerias e daí a Puebla de Guzmán. Mas a sua principal dependência era a Sanlúcar de Guadiana, escassos quilómetros a jusante, na margem esquerda do Guadiana. A aldeia teve um reduzido desenvolvimento, já pelo fraco volume do minério exportado, já pela situação na margem concava do apertado "torno" do rio. As poucas construções levantadas relacionavam-se com o apoio aos cais de embarque e as habitações dispunham-se "soltas", nas vertentes do encaixado vale do Arroyo del Castaño.

Sanlúcar de Guadiana possui duas ligações terrestres: uma para Sul, a San Silvestre de Guzmán e outra para Norte, a El Granado. Esta última ocorre mais em sentido inverso, quer dizer, ela é o "cordão umbilical" de El Granado. Qualquer das ligações feitas através da serra revelava-se demorada, difícil e perigosa. A verdadeira via de comunicação para Sanlúcar era o Guadiana. Daí que a vila viva virada ao rio e construída em função do porto e de Alcoutim fronteiro. Enquanto que a povoação portuguesa se organiza em torno da colina do castelo, um pouco à semelhança de Castro Marim, Sanlúcar aproveita o declive suave e uniforme da vertente da margem esquerda para se expandir em mancha. Ainda que não encontremos uma malha ortogonal, a aparentemente menor preocupação dada à defesa militar (que em contrapartida espartilhou o crescimento de Alcoutim) permitiu uma maior proximidade do rio. A defesa de Sanlúcar concentrava-se no castelo, isolado da povoação e alcandorado numa colina vizinha.

Sobre as destruições da cheia de 1876 em Sanlúcar demos já notícia, mas à semelhança de Alcoutim, o porto fluvial ganhará alguma nova vida, graças à intensa circulação dos navios mineiros no rio [62]. Será o sector terciário que crescerá um pouco nesta sede municipal: algum comércio e serviços administrativos mas em muito restrita quantidade [63].

---

[61] La Laja parece ser a herdeira do Puesto del Carbon, antigo local de embarque de "los minerales de las minas de Lagunero", segundo os *Itinerários del rio Guadiana* (1881, p. 18).

[62] "Situada en la margén izquierda del Guadiana y al O. de la población. En este punto esta el río muy encauzado, por lo que tiene una grand profundidad, es un puerto muy abrigado, por estar defendido por altas rocas, que forman las orillas del río. Su entrada se hace por la barra llamada de Ayamonte. No existe obra ninguna de arte para facilitar el tráfico de cabotaje, unico con que contaba hace poco tiempo y que se reducia á la exportación de algunos articulos de consumo para Cádiz y á la importación de algunos productos del vecino reino de Portugal. En la actualidad la exportación de minerales de cobre y manganeso ha aumentado su comercio, para cuya carga y descarga se han construido dos embarcaderos denominados La Laja y el Cañaveral. El primero está á 6 Kilometros aguas arriba del fundeadero, y el segundo á 9, ambos han sido construidos por empresas mineras. Los buques que frecuentan el puerto son extranjeros en su mayor parte, y destinados á la exportación expresada." (*Memoria sobre las Obras Publicas en 1864*..., 1870, p. 67).

[63] "La pob. nada ofrece de notable; tiene estab. comerciales de varias clases, vários cafés y círculos de instrucción y recreo, teniendo Portugal establecido en esta vi. un viceconsulado para la defensa de los intereses de sus respectivos nacionales." (R. del Castillo, III, 1894, p. 522).

O espaço serrano dependente do porto de Sanlúcar é muito mais pobre que o de Alcoutim. Contudo, com o desenvolvimento de Ayamonte e de Isla Cristina, saem por Sanlúcar vários produtos (chacina, cestaria) que provam um relativo desenvolvimento que acontece no interior, criando ao mesmo tempo uma nova vivência no porto fluvial. A dimensão da vila é porém muito pequena, pouco mais de sete centenas de residentes em todo o município em 1887, em 1900 e em 1920 [64].

A uma escassa meia dúzia de quilómetros para jusante de Sanlúcar encontramos Puerto Carbón, junto à confluência do Barranco de Santiago com o Guadiana. São duas ou três casas que dariam apoio aos escoamento do carvão vegetal exportado pelo rio e proveniente dos matos do interior. Aliás, vários seriam os minúsculos portos do mesmo tipo ao longo do Guadiana, quer na margem portuguesa, quer na espanhola. Na *Carta Hydrográfica do Rio Guadiana* de Balthazar de Azevedo Coutinho é localizado também um Porto do Carvão, um pouco a sul de La Laja [65], topónimo hoje desaparecido dos mapas. Os *Itinerários del rio Guadiana* (1888) indicam a escassos 100 m a jusante de "Alhaja" o "Arroyo del puesto del Carbón. Estero donde se embarcan los minerales de las minas de Lagunero." Um outro Porto Carvão surge cartografado no "atlas" de Baldaque da Silva *et al.*, *Trabalhos Hydro-Topographicos do rio Guadiana* (1880-1883), localizado no Torno da Pinta, frente ao posto fiscal português do Pontal [66].

Entre Sanlúcar e Ayamonte a margem espanhola é praticamente despovoada. Só dois *caserios* são identificados nos *Itinerários...* (1888): o de Fuente Santa, 13 km a jusante de Sanlúcar e o del Algarrobero, 8 km depois. Apenas a 4 km de Ayamonte começam a aparecer os moinhos: o del Duque, um outro sem denominação e o de Placido, todos de 3 pedras e no interior de esteiros. O Guadiana chega então aos cais da cidade da foz.

Como "aglomerados de fronteira e portos fluvais", Alcoutim e Castro Marim mereceram uma cuidada análise de Carminda Cavaco em *O Algarve Oriental*. Com base em detalhadas plantas são comentadas a génese e as fases de desenvolvimento das duas vilas, lembrando para ambas o decisivo papel do Guadiana [67]. Entre os anos 60 e o final da I

[64] "En Sanlúcar de Guadiana, durante el siglo XIX, se perfila una economía caracterizada por un despliegue hacia la propiedad de la tierra, una cierta igualdad en la riqueza y una producción destinada casi por completo al autoconsumo." (Carmen Pereo, 1992, p. 484).

[65] IGC, Mss. 250.

[66] IGC, A. Baldaque da Silva *et al.*, 1880-1883, folha 59.

[67] "A simples apreciação das plantas destes dois aglomerados sugere, pois, funções comerciais orientadas pelo Guadiana." (C. Cavaco, 1976, I, p. 56). Nos finais da década de 40, a Câmara de Alcoutim torna pública uma minuciosa postura sobre a limpeza e asseio do cais de embarque e desembarque: "Artigo 1°. § 1° He considerado Caes todo o espaço que fica do mourão em linha orizontal para a parte do Norte até á parede que divide o Esteiro; e nelle he prohibido o embarque ou desembarque de géneros ou coisas immundas sob pena de pagar dois mil reis

Fig. 147 - Planta da vila de Alcoutim

Fonte: Carminda Cavaco, 1976, I, p. 57.

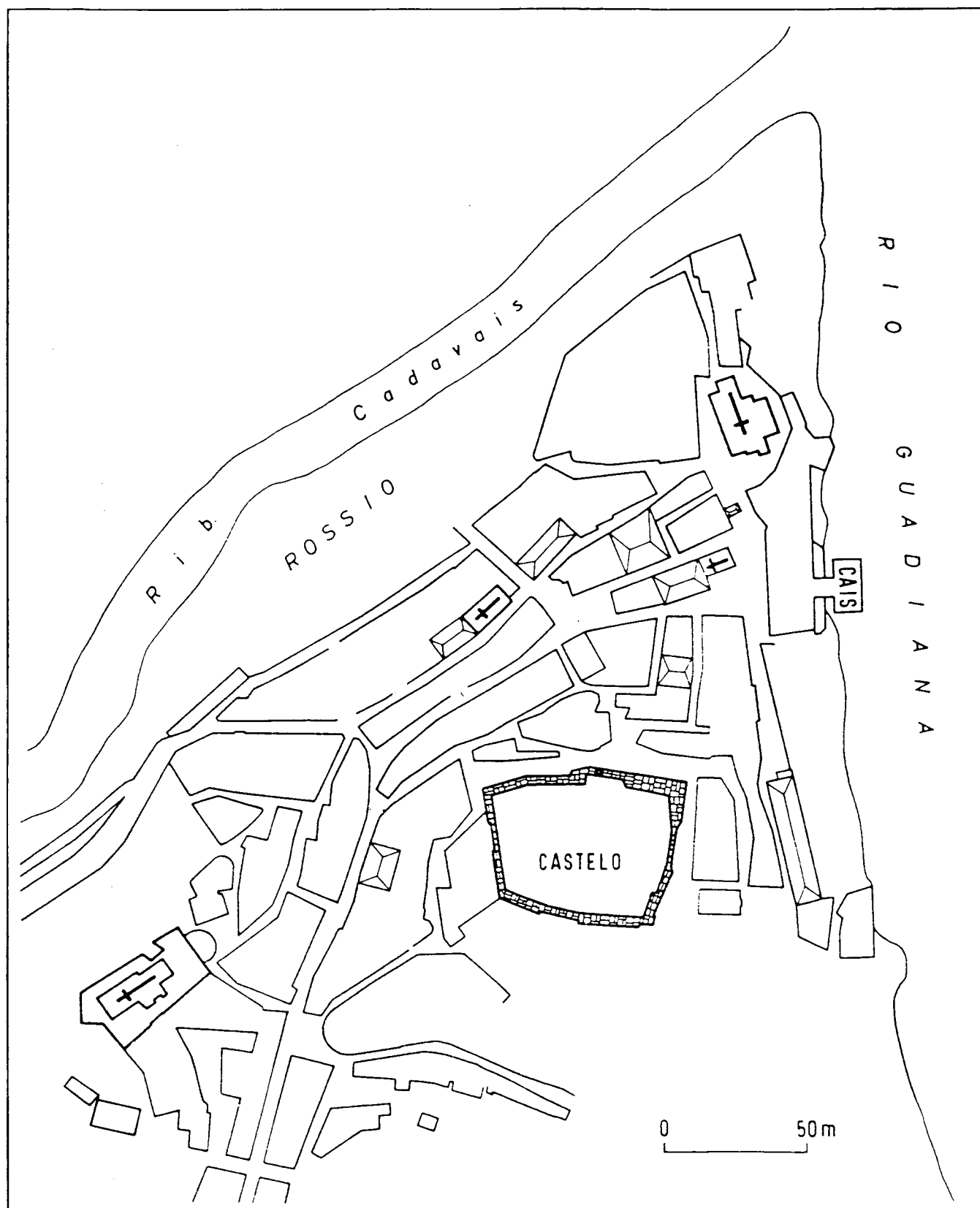



Fig. 148 - *Carta Militar de Alcoutim e seus contornos* do Marquez de Ternay (séc. XVIII).

Fonte: IGC, Mss 252.

Guerra Mundial, Alcoutim (vila) teve como vimos, um crescimento fraco ainda que significativo se comparado com o fronteiro Sanlúcar.

Evolução da População Residente na freguesia de Alcoutim e no município de Sanlúcar de Guadiana entre 1860 e 1920.

	Alcoutim	Sanlúcar de Guadiana
1860		768
1864	2.429	
1877		783
1878	2.675	
1887		746
1890	2.818	
1900	2.945	743
1910		756
1911	2.759	
1920	2.861	710

O maior acréscimo regista-se entre 1864 e a segunda metade da década seguinte, coincidindo com a primeira fase de incremento do tráfego fluvial mineiro e de exploração das pequenas minas de manganés. Desde então o crescimento intercensitário pouco vai além da centena de habitantes. Entre 1900 e 1911 a quebra é de perto de 200 habitantes. De qualquer modo é interessante uma comparação com Sanlúcar, povoação praticamente estagnada ao longo de seis décadas. A relação demográfica vai-se lentamente alterando a favor de Alcoutim: no início dos anos 60, Sanlúcar possuia 1/3 da população de Alcoutim, no final da I Guerra ela representará apenas 1/4. A modesta evolução dos valores da população que acabamos de lembrar para Alcoutim reflecte-se no crescimento praticamente nulo da mancha construída, facilmente visível se confrontarmos as plantas oitocentistas com a actual (ver Fig. 147).

De facto, muito pouco "saltou" fora da segunda muralha de Alcoutim, que do tosco e rectangular muro medieval situado no topo da colina, descia ao rio correndo ao longo da margem com duas ou três baterias e a Porta do Rio, flectindo para o interior paralelamente à Ribeira de Cadavais até à Porta de Mértola, envolvendo depois a Capela de Nossa Senhora da Conceição no alto de outra colina, descendo à Porta de Tavira e ligando finalmente à cerca medieva do Castelo (Fig. 148). O fraco desenvolvimento da vila ocorreu no interior deste espaço. Vivificado o Guadiana, mais do que a Praça (interior) onde se encontravam

de multa o contraventor [...] Artigo 2° Toda a pessoa que sujar o Caes, seja com o que for, e o não limpar dentro de seis horas depois de concluído o carreto ou desembarque do género, ou cousa que o sujou, pagará seis centos reis de coima." (A. Ascensão Nunes, 1989, p. 16).

alguns dos mais importantes edifícios públicos, é para o espaço frente ao rio, entre a Matriz, a Capela de Santo António e os cais que afluem as actividades [68].

Do Guadiana "[...] Alcoutim é o seu segundo porto interior." - diz Fr. Francisco dos Prazeres Maranhão [69]. O rio atrai as gentes da serra e para lá parte o desembarcado: as entradas ocidentais da vila e as ruas de ligação aos cais (em especial a da Corredoura) ganharam também um renovado movimento. Na segunda metade de Oitocentos, Alcoutim perde definitivamente o seu cariz militar que havia mantido por séculos. O Castelo "[...] em 1877 ainda albergou uma força militar de vinte homens que para aqui foram destacados. Em 5 de Setembro de 1878, passou a servir de açougue, o que se manteve por muitos e muitos anos." [70] Finalmente não podemos deixar de lembrar o desmantelado "cais do mineral", um pouco a montante da vila, na margem direita do Guadiana e que durante as décadas de 60 e 80 pôs em ligação os navios que subiam o rio a carregar mineral e a exploração de Cortes Pereiras [71].

Até ao estuário, para jusante de Alcoutim, distribuem-se ao longo da margem portuguesa algumas aldeias (das quais repetidamente falámos), que nunca tiveram qualquer fase de forte desenvolvimento de modo a constituirem-se como verdadeiros portos fluviais. São pequenas concentrações de casas de habitação que num ou dois casos chegam a formar arruamento organizado em função do rio e dos caminhos que do interior de acidentada topografia a ele se dirigem.

De Alcoutim até ao Torno da Pinta as férteis várzeas do Guadiana dependem claramente da vila, graças ao fácil acesso através do rio. São estreitas faixas de aluvião que só por vezes ultrapassam a centena de metros de largura. Aluviossolos modernos de textura ligeira estendem-se desde Alcaçarinho até à confluência do Barranco do Vinagre e de Grandacinha, já próximos do Torno [72]. Na margem convexa deste, entre o Posto Fiscal do Pontal e a corrente, uma outra fértil várzea se desenvolve mas já sob o controlo de Laranjeiras [73].

---

[68] Em 1866 "[...] pede a Edilidade ao Governador Civil para se reconstruir um paredão que estava caído junto ao rio, para resguardar a vila da corrente das águas, resultando desta obra haver um grande espaço de terreno que se podia aproveitar para a realização da feira." (A. Ascensão Nunes, 1985, p. 117). Estruturas urbanas semelhantes encontramos em alguns dos portos fluviais do Tejo (Constancia, Vila Nova da Barquinha) estudados por Jorge Gaspar (1970, p. 198).

[69] Fr. F. Maranhão, 1852, p. 132

[70] A. Ascensão Nunes, 1985, p. 135.

[71] Em 1883, a mina de Córtes Pereira laborava com 33 operários: 27 homens, 5 mulheres e 1 menor (*Annuario Estatistico de Portugal*, 1885, p. 400-401).

[72] Cfr. *Cartas dos Solos de Portugal* (esc. 1:50.000), Folha 50-B.

[73] As várzeas são ferteis e abundantes de varias e deliciosas fructas; vinhas, oliveiras e boas terras de pão chamadas da Lourinhã ao N." (J.B.

Os sítios dos pequenos núcleos do rio têm largas semelhanças: proximidade de um "barranco" afluente do Guadiana; ocupação a meia vertente, a salvo das cheias e dominando as várzeas; faixa de aluvião ribeirinho dependente (aluviossolos de textura mediana) que ronda, para qualquer dos casos, os 1.000/1.500 m x 100/200 m. Há que contar com as marés que especialmente da Foz do Odeleite para jusante se fazem sentir fortemente, penetrando nos vales afluentes e dando mesmo origem a áreas de sapal. A população ronda as duas dezenas de habitantes por núcleo, com um assinalável equilíbrio entre as cinco povoações.

População Presente nos "Montes do rio", na Foz de Odeleite e em Almada do Ouro, em 1911.

Larangeiras	164
Guerreiros do Rio	217
Álamo	213
Foz de Odeleite	222
Almada do Ouro	183

Fonte: *Censo da População de Portugal* (1911).

A população distribuia as suas actividades entre a pesca, o contrabando (cereais, gado, "artigos coloniais") e a agricultura. A reduzida frota de pequenos barcos a remos e à vela, vocacionada para as tradicionais artes da pesca existentes neste troço do Guadiana, fazia também transportes a curta distância de produtos agrícolas e gado, quer ao longo da margem portuguesa, quer passando-os para Espanha. Os rudimentares embarcadouros existentes na margem do rio junto a cada uma das povoações serão também arrasados aquando da cheia de 1876, mas reconstruídos rapidamente.

Ayamonte pouco teve de porto fluvial: apesar da situação privilegiada no estuário do Guadiana, toda a sua estrutura e funções se relacionam com o papel de porto pesqueiro e comercial marítimo [74]. Do antigo e protector castelo de S. Salvador alcandorado sobre o Guadiana e os sapais, a povoação desceu ao rio formando um primeiro arrabalde no sopé da colina. Aí encontramos, na planta de Francisco Coello, uma Plaza de la Ribera junto ao cais,

---

Silva Lopes, 1841, p. 396).

74 "Ayamonte - Hay aduana de 2ª clase, cuyo movimiento de importación durante el año 1887, ascendió à 351,749 pts, por articulos procedentes de Europa y Africa. La exportación en el citado año y para los mismos puntos ascendió à 27,132 pts, figurando como primera partida, la lana sucia. [...] Las *ind.* principales son la agricola y la pesca, contando además con algunos molinos harineros, fábricas de curtidos, elaboración de vinos y salazón de pescado." (R. del Castillo, I, 1890, p. 241-242).

no fim da grande rua que une directamente o castelo com o Guadiana (ver Fig. 149). O bairro em torno do Convento de São Francisco, mais para Sul ao longo da margem, faz a ligação entre a primeira paróquia (a do Salvador) e a de Nossa Senhora das Angústias, que crescerá desprotegida (em tempo de paz), com largo espaço e em função de um porto com outras dimensões [75]. Uma nova "ribeira" se desenvolve resguardada, no interior da margem concava do Estero de la Ribera, que põe em comunicação a cidade com La Higuerita (Isla Cristina).

Na segunda metade do século XIX, o próprio crescimento demográfico só conhece um incremento notório desde a década de 90. Em 30 anos (entre 1857 e 1887), a população residente aumentara em pouco mais de 7 centenas e meia de almas. Em 1887 tem 6.511 habitantes; em 1900, 7.600; em 1910, 9.547 e, em 1920, 13.214.

Com o tráfego mineiro não houve notáveis modificações na estrutura ou nas funções terciárias na cidade, relacionadas com esse movimento fluvial. As autoridades policiais, alfandegárias ou sanitárias limitar-se-ão a ir a bordo efectuar as competentes vistorias. O corpo de pilotos aumentará (mas pouco) e não temos noticia da presença numerosa de estrangeiros ou do estabelecimento de serviços de modo significativo.

Quanto ao tráfego não mineiro, no que respeita a passageiros e a mercadorias, o seu incremento foi também pouco importante. Os pequenos barcos que chegam com os produtos do interior - chacina, cestaria, cera e mel -, ou os que partem a abastecer de produtos básicos Sanlúcar e La Laja, fariam parte da frota existente e pertencente ao porto de Ayamonte. Riudaverts y Tudury no seu *Derrotero* (1867) descreve deste modo o lugar de atracagem de cada tipo de barco no porto de Ayamonte: "Los buques grandes fondean por enfrente de la punta del Baluarte, que es la más SO de la ciudad, á distancia de medio cable, por fondo de 4 brazas (6,7 m) lama, amarrandose á son de marea. Los barcos de cabotaje lo verifican en la Ribera, ó sea en el caño que pasa por S. Pueden obtenerse toda suerte de comestibles, y puede contarse tambien con bastantes recursos para remediar una averia. El país esta muy frecuentado actualmente de buques extranjeros que van á cargar minerales." [76]

---

[75] "Situado en la margen izquierda del Guadiana inmediato á la población y al O. de la misma. En el punto denominado Punta de Bandera tiene un calado en bajamar de 10.00 m próximamente, y de 13,50 en pleamar viva. Los vientos dominantes son el Norte y Sudoeste, principalmente este ultimo, para los que presenta poco abrigo. La entrada del puerto se verifica por la barra llamada de Ayamonte, por donde desemboca en el mar el Guadiana, y dista del fondeadero 6 kilometros próximamente. Dicha entrada se señala por dos luces de enfilacion fijas y rojas. El calado de la barra en bajamar viva, es de 2,50 m y 6,10 m próximamente en la pleamar. Las condiciones de este puerto, bajo el punto de vista de arribada, son bastante malas, porque hallándose en un golfo muy peligroso en tiempo de borrasca, no es posible á ningún buque ampararse en el. Como obras especiales, existe unicamente un espigon que avanza 20 metros desde la orilla, construido sobre pilotes de madera y con tablero sencillo, hecho por los dueños de los almacenes de barricas de salazón." (*Memoria sobre las Obras Publicas en 1864...*, 1870, p. 67)

[76] Riudaverts y Tudury, 1867, p. 190.

Fig. 149 - Planta de Ayamonte (1869).

Fonte: Francisco Coello - *Huelva...* 1869.

Apesar de todo o movimento as condições do porto de Ayamonte não parecem ter melhorado muito nas décadas seguintes. B. Donnet y Pareja descreve a situação nos primeiros anos do nosso século: "En toda la extensa entrada del río y hasta un kilómetro más, aguas arriba, el ancho medio del Guadiana es de unos 500 metros, y el calado mínimo en bajamar viva de 5 metros, alcanzando frente y cerca de *Ayamonte* hasta 8 y 10 metros. El fondo en dicho gran fondeadero es, en su casi totalidad, de arena y fango, con muy contadas puntas de roca. Así, que dicho puerto reune por tales condiciones naturales de su extensión y tranquilidad, las mejores, para construir un buen puerto comercial; pero no habiéndose declarado de interés general, no ha construído el Estado obra alguna para la mejora y habilitación del mismo, debiéndose la de varios *muelles* que posee, al Ayuntamiento y á particulares, que los han construído, pero que no reunen las condiciones necesarias para prestar el serviçio que corresponderia á la industria de aquella población." [77]

A evolução urbana de Castro Marim e a sua importância económica entre os séculos XVI e XIX foram sintetizadas por Carminda Cavaco, numa comparação directa com a cidade de Tavira:

> "Castro Marim foi sempre uma vila de dimensão modesta: marítima, rodeada de salinas, com pecuária e pesca orientadas para o mercado de Ayamonte, compreendia apenas 125 vizinhos em 1527 e 373 em 1621; apesar do surto comercial, não perdeu jamais a dimensão de aldeia, que apresenta nos meados do século XVIII, quando a população é avaliada em trezentos fogos, abrangendo três dezenas de marítimos, uns pescadores, outros preocupando-se na cabotagem fluvial e costeira, nomeadamente nos 'carretos' para Mértola e Gibraltar [...] A organização urbana do espaço esbateu-se, porém, à medida que o comércio externo se atrofiava. Os portos de Tavira e Castro Marim foram morrendo lentamente, pela acessibilidade cada vez mais difícil dos seus cais, através de barras arenosas que se deslocam e de um esteiro que se assoreia, e pelo aumento do calado das embarcações [...] Este último porto [Castro Marim] já não registava nos anos trinta do século XIX qualquer movimento comercial significativo. As produções da região serrana, com destino a mercados nacionais e estrangeiros, mais ou menos distantes, eram despachadas em Vila Real: azeite, cortiça, cera, lenha e palma." [78]

Esta ideia geral de progressiva decadência da vila de Castro Marim confirma-se para as décadas em estudo e quanto aos valores demográficos. Desde 1867 até ao início do nosso século, o crescimento populacional é cada vez menor, estagnando entre 1890 e 1900 [79]. Ao ligeiro aumento pela viragem do século, coincidente com o surto industrial conserveiro de Vila Real, segue-se uma quebra (-313 hab.) depois dos anos da I Guerra Mundial.

---

[77] B. Donnet y Pareja, 1910, p. 92.

[78] Carminda Cavaco, 1976, I, p. 57-59.

[79] O concelho de Castro Marim chega a ser anexado ao de Vila Real de Santo António, em Outubro de 1895 (ver Doc. nº 42).

Evolução da População Residente na freguesia de Santiago (Castro Marim) entre 1864 e 1920.

1864	3573	1900	4089
1878	3961	1910	4404
1890	4121	1920	4091

Contrariamente a Ayamonte, Castro Marim perdera há muito as suas funções de porto fluvial pela concorrência de Vila Real, pelo progressivo assoreamento dos esteiros e pelo aumento da tonelagem das embarcações. O bairro da Ribeira que contorna a Leste a colina do castelo (e que se encontrava fora da segunda cerca muralhada), a mais próspera e desenvolvida parte da vila, perde pouco a pouco importância (ver Fig. 150). O esteiro de acesso aos cais (tributário do Esteiro do Francisco) encontra-se praticamente assoreado, situando-se o único local de possível atracagem frente ao Forte do Registo, na confluência dos esteiros da Lezíria e do Francisco [80]. Esse cais encontra-se isolado, não se tendo chegado a desenvolver qualquer núcleo habitacional próximo. As salinas circundam por completo o local. Riudaverts y Tudury no seu *Derrotero* específica: "[...] tiene un muelle y una calzada que conduce à la ciudad." [81] (Fig. 151). O cais do Registo terá funcionado ainda na ligação Castro Marim-Vila Real enquanto as pontes da estrada entre as duas vilas não se construiram sobre os esteiros da Carrasqueira e da Lezíria para o transporte dos passageiros e de algumas mercadorias [82]. Depois terão sido apenas os pequenos barcos do transporte de sal e os dos pescadores a circularem por entre os esteiros de Castro Marim.

O Largo da Ribeira que acolhia antes os *terminus* das estradas vindas de Vila Real e de Faro-Tavira, a primeira sem entrar no recinto muralhado, a segunda entrando a Porta de S. Sebastião e saindo pela de Santo António, perde grande parte do movimento. À semelhança de Alcoutim, na segunda metade de Oitocentos, a principal função que Castro Marim vê desaparecer é a militar, que atendendo à situação geo-estratégica da praça, moldara longamente o espaço urbano.

A muralha protectora deixa de ter sentido e o eixo que unia as duas portas da vila toma agora uma outra dimensão. A Igreja de Nossa Senhora dos Mártires, no centro, é lugar de peregrinação e celebradas festividades. O local da antiga Porta de Santo António é o

[80] Cfr. *Costa Sul de Portugal*... mapa na escala de 1:20.000 de E. de Almeida Carvalho. Ver Pinho Leal, II, 1878, p. 210.

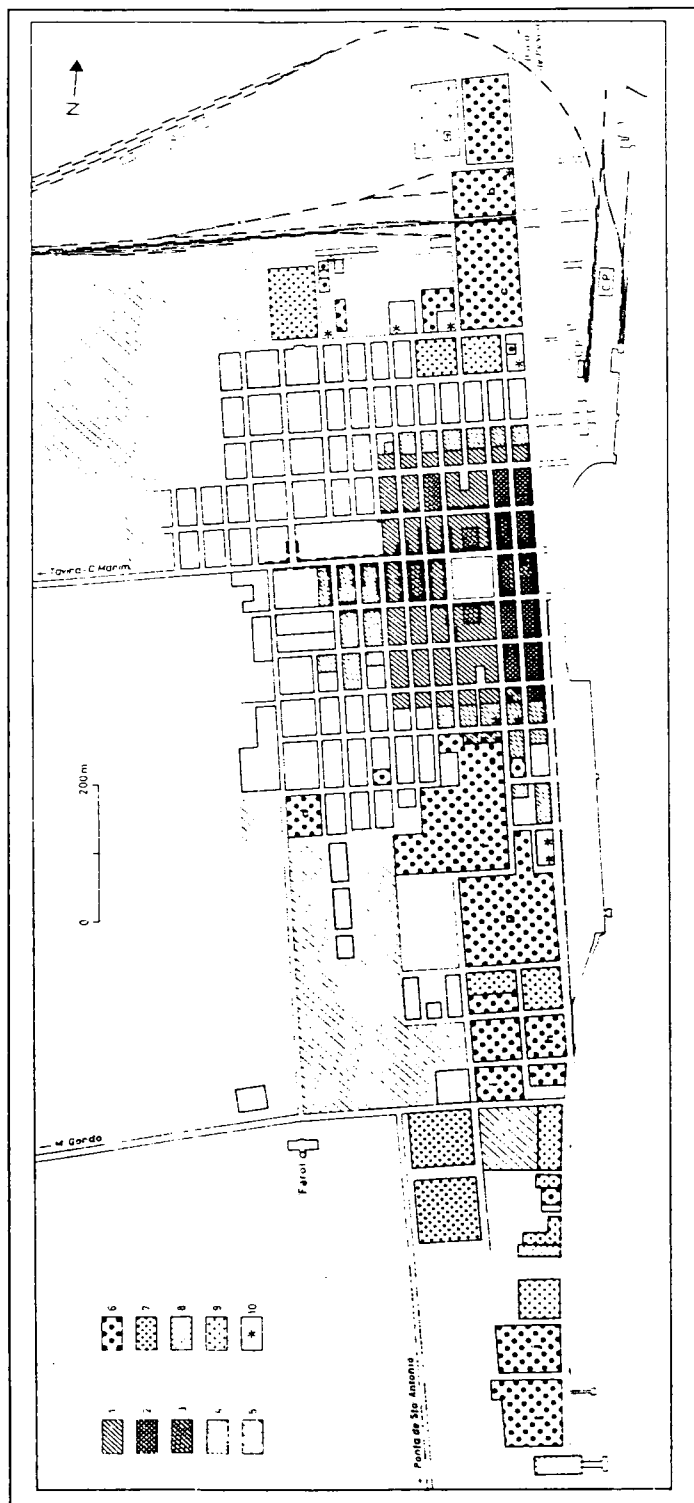
[81] Riudaverts y Tudury, 1867, p. 191.

[82] A vigilância por parte da Guarda Fiscal não deixa de ser efectuada e, quer o cais, quer a lancha ao serviço da Corporação, não deixam de ser alvo de cuidada manutenção. Em 1905, recomenda-se que se tomem as devidas providências para "Emassamento e revestimento com folha de zinco, do *tambuche* do pontão de Castro Marim. Acquisição de uma lancha para substituir uma que está ao serviço do referido pontão, mas que pelo mau estado em que se acha será conveniente vender." (*Boletim da Administração Geral das Alfandegas*, II, 1905, p. 510).

Fig. 150 - Planta de Castro Marim.

Fig. 151 - Carta Hydrographica das margens do Rio Guadiana [1801].

Fonte: IGC, Mss. 255.

Fig. 152 - Planta de Vila Real de Santo António.

Fonte: Carminda Cavaco, I, 1976, p, 63.

Vila Real de Santo António. Fases do crescimento urbano, área de maior densidade do equipamento comercial (a tracejado grosso, sectores com ocupação quase contínua dos rés-do-chão pelo comércio e pelos serviços) e dispersão das fábricas de conservas referidas no texto, 1, área para construção de casas planeadas no projecto de 1774; 2, quarteirões cuja construção foi entregue a empresas de pesca; 3, edifícios destinados, no início, a serviços públicos; 4, expansão até 1876; 5, idem, da segunda metade do século XX; 6, fábricas de conservas de peixe ; 7, outras fábricas; 8, armazéns; 9, casaséns; 9, casas velhas; 10, oficinas. Fábricas de conservas: a, Guadiana; b, Peninsular; c, S. Sebastião; d, Aliança; e, S. Francisco; f, Esperança; g, Santa Maria; h, JAR; i, Cardosos; j, Folque; l, Lisboa.

terminus da estrada vinda de Vila Real com acesso directo ao largo da Igreja; no lugar da antiga Porta de S. Sebastião confluem as estradas vindas de Tavira (pelo interior) e de Mértola. Com o desenvolvimento de Vila Real, no início do nosso século, serão estes dois últimos eixos os que conhecem um apreciável desenvolvimento na decadente estrutura de Castro Marim: por eles chegam as gentes vindas do interior e da serra em direcção à cidade do litoral e que encontram aqui o primeiro acolhimento. O comércio concentrar-se-á ao longo das ruas do Calvário e de S. Sebastião, aglomerando-se os serviços no antigo interior das muralhas, entre as duas portas.

É difícil separar o porto marítimo de Vila Real do seu porto fluvial. Embora toda a povoação tenha sido concebida e levantada em função do Guadiana, não o foi pensando no tráfego que o rio tinha ou poderia vir a ter. Vila Real foi criada para ser um porto de pesca e de comércio marítimos e como um núcleo rival de Ayamonte, face à decadência de Castro Marim (Fig. 152). "Si tratta in fatti di un porto fluviale con attività mercantili e pescherecce, di un centro industriale, la cui specializzazione nella lavorazione del pesce ha dato luogo anche ad un tipico e caratteristico svilutto commerciale, ed infine di una località di frontera." [83]

Com o ciclo oitocentista do minério no Baixo Guadiana, Vila Real e o seu porto alteram-se de algum modo face a essa realidade. A presença dos navios mineiros e das carreiras de passageiros implica a construção e manutenção de algumas infraestruturas portuárias, o que faz com que aumente a faixa ao longo do rio ocupada por tais funções [84]. Lembremos a imagem de decadência da marginal que Silva Lopes deixara no início dos anos 40: "Para suster de algum modo os edifícios da nova villa, e em particular a frente de Ayamonte, a fim de que não se arruinem de todo, e até desabem, carece ella de hum muro à margem do Guadiana, que, tendo comido as areias, já toca nas casas começando a engoli-las." [85] A alteração foi notória mas um tanto lenta nas primeiras décadas [86].

[83] G. Ferro, 1954, p. 66. Sobre Vila Real de Santo António no inicio do século, ver a monografia de F. X. d'Ataíde Oliveira (1908), recentemente reeditada. Sobre as diversas obras do mesmo tipo elaboradas pelo autor para vários concelhos algarvios, comenta H. Lautensach: "Descrição monótona, alongada e muito antiquada no método. Aplica o mesmo esquema a todos os concelhos. Tem valor pela reunião de materiais." (1948, p. 235).

[84] Afirma G. Ferro sobre a expansão urbana da vila: "Nel 1910 l'abitato non aveva ancora raggiunto i limiti di sviluppo previsti nella pianta tracciata per la fondazione del centro. [...] L'abitato si espanse soltanto modestamente, in tutte le direzioni secundo le direttrici tracciate dalla pianta originaria della città ma sopratutto lungo da Guadiana." (1954, p. 66). Sobre as alterações na organização espacial ocorridas ao longo das margens de um rio com intensa circulação fluvial, ainda que a uma outra escala, ver para o São Lourenço, J. C. Lassèrre, 1985.

[85] J. B. Silva Lopes, 1841, p. 385.

[86] Ainda em 1872 se lembrava à Junta Geral do Distrito de Faro que: "Entre as primeiras necessidades da provincia avulta a d'um paredão, ou barbacan, na margem direita do Guadiana, a fim de que Villa Real de Santo António, importante pela sua posição na raia, pela sua navegação, e que de dia para dia augmenta em commercio e industria, se não veja arrasada e destruida pela invasão das águas que a circundam e alagam."

Os "passageiros e as mercadorias fluviais" dão azo a que algumas actividades do sector terciário se implantem ou incrementem na vila, dos consulados às agências comerciais e de transportes [87]. Finalmente, o desenvolvimento das povoações do interior, como Mértola e a Mina de S. Domingos, por um lado, e a própria existência do transporte regular pelo vapor, por outro, criam fluxos de circulação, de trabalho e de lazer, a que se tenta responder na vila da foz [88].

3 - A rede de transportes terrestres

> "É que uma estrada constitue, por si, um dos mais valiosos agentes do fomento agricola. Por ela circula a alfaia, a semente, o adubo, e o homem levando consigo a instrucção, ordenando e dirigindo tudo para colher da sua actividade, trabalho e capital, o melhor fruto e os mais ricos produtos do meio que explora."
>
> F. Felix da Silva

O espaço português

Assim como procurámos estabelecer a estrutura da rede viária em torno do Baixo Guadiana baseados na *Carta Geographica de Portugal* (1865) de Filipe Folque, tentámos uma reconstituição semelhante a partir da *Carta Itinerária de Portugal*, de 1915 [89] (Fig. 129 e 130). A reestruturação do espaço em função dos transportes e a destes, em função das alterações ocorridas nos sectores de actividade (em especial no secundário) é bastante marcada [90]. Os núcleos industriais da Mina de S. Domingos e de Vila Real de Santo António

---

(J. de Beires, 1872, p. 174).

87 "Quasi todos os dias afluiam a Vila Real de Santo António navios ingleses, noruegueses, suecos, dinamarqueses e alemães, com demora bastante para deixar proventos apreciáveis ao comércio local." (J. R. Alves Junior, s. d., IX, p. 114).

88 "Vila Real permaneceu à margem do desenvolvimento que as pirites possibilitavam, não se gerando, consequentemente, correntes estruturantes do espaço, salvo as de abastecimento das tripulações e as de distribuição de importações, que num e noutro caso interessaram áreas servidas pela navegação fluvial e costeira e pouco sensivelmente os campos do seu concelho e de Castro Marim." (Carminda Cavaco, II, 1976, p. 371). O desenvolvimento (e dependência) de Vila Real em função do Guadiana não pode ser comparável com outros portos *terminus* de grandes e movimentadas vias fluviais da Europa Atlântica (cfr. P. Brousse, 1945, Cap. "La voie d'eau a fait la prosperité des grands ports"). Gaetano Ferro compara a vila a Porto Empedocle, que na costa Sudoeste da Sicília servia uma área produtora de enxofre (1974, p. 15).

89 A comparação entre as imagens obtidas não é possível senão de um modo muito genérico: as escalas distintas a que foram concebidos os mapas (1:500.000 e 1:200.000) impossibilita-a sobremaneira. Apesar dos problemas de exactidão no fundo de mapa e dos critérios de selecção utilizados para o povoamento e a própria rede viária, o pormenor deste, nas folhas da *Carta Itinerária* (1915) revela-se da maior importância e expressividade.

90 "A existência de transporte introduz uma diferenciação na acessibilidade relativa dos lugares e regiões, pelo que o seu avanço é acompanhado por alterações muito significativas nas redes dos lugares. Uma rede ou um sistema de lugares é um conjunto de povoações ligadas por laços de dependência e por relações de diversos tipos e em sentidos opostos." (Teresa Barata Salgueiro, 1987, p. 119).

(fábricas conserveiras), provocaram e dirigiram em parte, a reorganização dos circuitos de transporte no extremo Sudeste de Portugal.

Para interpretarmos a rede viária temos de tomar em conta o estabelecimento de dois complementares meios de transporte: o fluvial e o ferroviário, que percorrem a periferia Leste e Sul do espaço em estudo. Meios de transporte duramente concorrentes (desde a chegada do comboio) em muitos espaços portugueses e estrangeiros [91], eles não o são no Guadiana pelas características físicas da área, como nunca o foi com importância a estrada marginal Mértola-Alcoutim-Castro Marim.

Desde a década de 70 que a carreira regular de vapores põe em comunicação os diversos portos do Guadiana, de Mértola a Vila Real de Santo António. Funcionando como alternativa (por todas as razões vantajosa), à antiga estrada interior que cruzando a serra ligava Tavira às cidades do Baixo Alentejo central e a Lisboa, a carreira fluvial de passageiros atraíu progressivamente as populações, reorganizando os anteriores circuitos terrestres. Em Abril de 1914 a Câmara Municipal de Mértola decide sobre uma representação a enviar ao Ministro do Fomento "[...] pedindo-lhe que mande prosseguir a construcção da estrada desta villa á ribeira de Vascão a qual se acha construída na sua parte Norte até à ribeira de Carreiras proximo desta villa e da parte Sul até à ribeira d'Oudeleite. Devo acrescentar que as Camaras de Castro Marim e Villa Real de Santo António estão no propósito de representar no mesmo sentido ao Governo." [92] Os resultados de tal pedido revelaram-se sem efeito [93].

Por seu turno, o caminho de ferro que de Beja percorreu o Campo de Ourique até Tunes, e daí, atingiu Faro, Olhão e, finalmente, Vila Real de Santo António, se decidiu da sorte da antiga ligação marítima Lisboa-portos do Algarve, eliminando-a a médio prazo, alterou por outro lado e decisivamente, as antigas relações terrestres através da Serra e que tinham no Algarve Ocidental, como polos, as cidades de Faro e de Tavira.

Um particular projecto ferroviário para a área do Baixo Guadiana atravessa toda a segunda metade do século XIX: a linha Lisboa - Sevilha, que a partir de Beja cruzaria a fronteira em Paimogo [94]. É com a chegada do comboio a Beja (1864) que o processo se inicia. Em 1869, o plano é aprovado pelos governos português e espanhol ficando

---

[91] Cfr. para o caso do Ródano, ver P. Frécon, 1907, Cap. II, 1.

[92] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/37, fl. 68v.

[93] Ainda em Setembro de 1933, os *Ecos do Guadiana* noticiam: "Pedimos que se continuasse a estrada de Mértola a Vila Real de Santo António de que há apenas feitos no concelho uns 4 km em péssimas condições de conservação." (1 de Setembro de 1933, p. 2). A estrada Vila Real-Mértola só estará concluída em 1947 (M. Feio, 1949, p. 148).

[94] Maria Fernanda Alegria, 1985-a, p. 88.

estabelecido em definitivo o traçado. Porém, não são iniciados quaisquer trabalhos. Em negociações diplomáticas posteriores sobre o conjunto das linhas ferroviárias luso-espanholas, a linha volta a ser proposta mas uma vez mais não há qualquer seguimento do acordado.

No plano da rede de caminho de ferro apresentada pela Associação dos Engenheiros Portugueses, em 1877, àquela ligação (de 1ª ordem) soma-se uma outra que punha em comunicação o porto de Sines com o do Pomarão, tornando mais densa a rede do Baixo Alentejo [95]. Mas se de início as intensões portuguesas eram claramente procurar captar parte do tráfego comercial espanhol (mais próximo da fronteira), em direcção aos portos exportadores portugueses, rapidamente se compreendeu que poderia ocorrer (mais) facilmente o inverso. Será essa a explicação para toda a demora na concretização dos projectos, aliás, nunca realizados. Já na década de 1890, quando são elaborados novos planos para toda a rede nacional, os projectos da Linha do Guadiana são fortemente contestados:

> "O prolongamento d'esta linha [do Sueste] de Pias por Paymogo até entroncar na linha de Zafra a Huelva seria um grande erro economico e militar. O troço a construir atravessaria uma região despovoada e pobre, alem de Aldeia Nova, e tornaria possível uma ruinosa concorrência do porto de Huelva ao de Lisboa, sem compensação de espécie alguma no insignificante trafego internacional com que poderia contar. Ao mesmo tempo crearíamos uma nova linha de invasão atravessando uma zona de fronteira em que nenhuma existe em condições exigidas no presente pela arte da guerra." [96]

A rede viária reestruturar-se-á em função dos novos factores e com ela o espaço envolvido [97]. Nas Fig. 129 e 130 é bastante visível a ordenação das estradas existentes: as de "macadam" e os "caminhos", segundo a própria legenda da *Carta Itinerária*. Das primeiras existe já uma densa rede no litoral algarvio, coincidindo com a estreita faixa de denso povoamento de Castro Marim - Vila Real a Tavira [98]. O interior encontra-se quase deserto. Apenas a dois dos grandes portos fluviais do Baixo Guadiana (Mértola e Alcoutim) foram

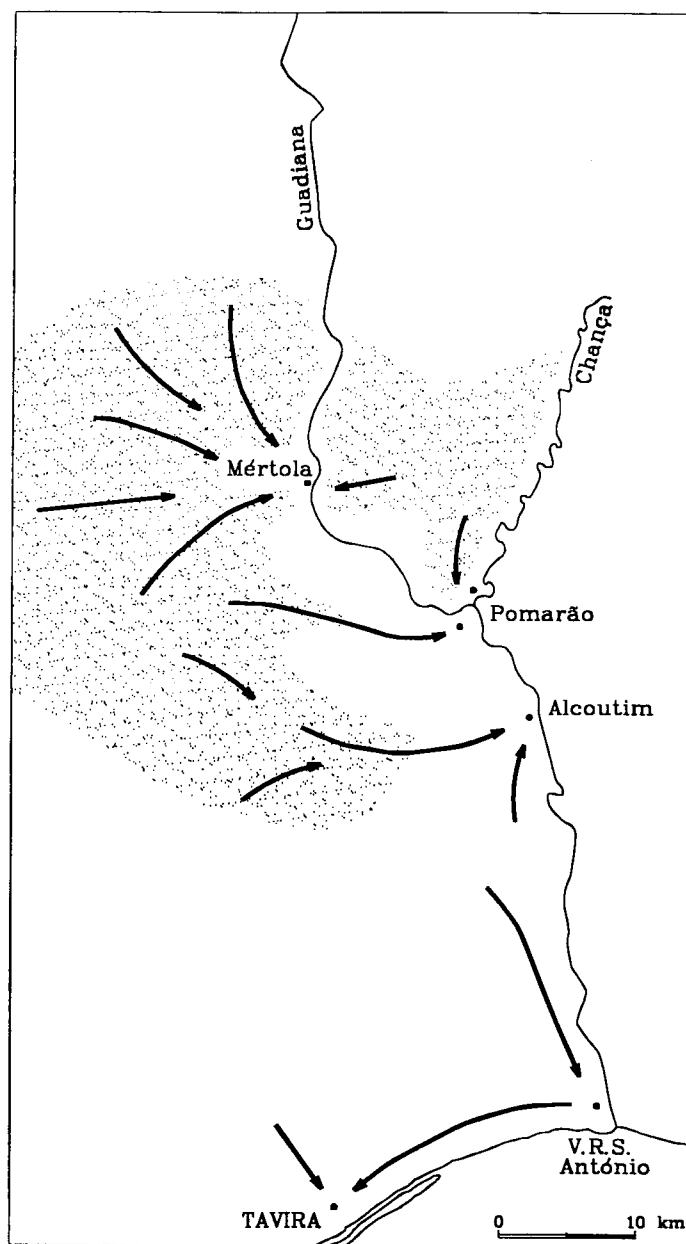
---

[95] Id., 1990, p. 278.

[96] "Relatório da Comissão [...] Plano da Rede Ferro-Viária so Sul do Tejo" (1899), cit. Maria Fernanda Alegria, 1990, p. 297.

[97] J. Campos Pereira traçava deste modo o quadro da rede viária nacional, pelo fim da I Guerra: "Além da viação citadina propriamente dita, de passageiros e carga, exercida respectivamente por carruagens e por carroças, e cujo capital não excede talvez mil contos no país inteiro, temos ainda a outra viação, na sua maior parte de transporte de mercadorias, que se pratica sobre uma rede de cerca de 16.000 quilometros de estradas, e que é aquela que põe em contacto os nossos centros de actividade, principalmente agrícola, com as estações ferro-viárias e os pontos de embarque e de consumo. Quando se encetou essa pseudo política de fomento, aí por 1860, Portugal só dispunha de pouco mais de 300 quilometros de estradas. [...] A industria de exploração da viação animal deve dar trabalho a mais de 30.000 pessoas, carreiros, carroceiros, cocheiros e pessoal anexo." (1919, p. 121-122).

[98] Embora segundo Thomas Cabreira, em 1912 ainda não circulava qualquer veículo automóvel nos concelhos de Alcoutim, Castro Marim e Vila Real de Santo António (1918, p. 172).

Fig. 153 – Organização espacial do Baixo Guadiana na 1ª década do século XX.

Fonte: *Carta Itinerária de Portugal*... 1915.

construídos acessos. A estrada pombalina de Beja a Mértola, complementar da ligação fluvial, foi "macadamisada" e avança-se (ainda na primeira década do nosso século) com uma outra em direcção a Castro Verde [99]. A própria ligação Mértola-Mina de S. Domingos não está ainda concluída, quer próximo da Mina, quer a ponte sobre o Guadiana, frente à vila [100]. A ligação dos núcleos mineiros ao porto fluvial do Pomarão também não foi realizada, já que existe e funciona o comboio de via estreita que transporta o minério para o ponto de embarque. A Sul, apenas se "macadmizou" a estrada Pereiro-Alcoutim [101]. Se enquadrarmos esta "rede viária de novas estradas" do Baixo Guadiana no conjunto do País, a situação torna-se ainda mais desoladora [102].

Analisemos agora a "teia" dos "caminhos", a segunda classe na hierarquia definida na *Carta* de 1915. Um quase hexágono forma a densa rede viária que tem a vila de Mértola por centro. É a bacia económica que escoa pelo porto fluvial ou dele recebe influência, é o espaço que Mértola, sede de concelho e principal núcleo de toda a área, controla e organiza. Para Sul e, paralelamente, para Leste da antiga e importante estrada de ligação Tavira-Lisboa, a rede viária adensa-se numa faixa donde partem "braços" em direcção aos portos fluviais do Guadiana: Pomarão (via Espírito Santo), Alcoutim (via Pereiro). Mais para Sul e com o início da Serra Algarvia, a rede viária passa a formar uma outra faixa, agora ao longo da margem direita do Guadiana, de Guerreiros do Rio para jusante, deixando o assinalável vazio da serra, que ainda e só a antiga estrada cruza.

Estes diversos aspectos foram sintetizados num *croquis* onde se pretende pôr em evidência a alteração da organização do espaço ocorrida com a "revolução dos transportes" (Fig. 153). Com o incremento da navegação fluvial, na segunda metade do século XIX, a antiga estrada Tavira-Lisboa perde importância e o espaço do Baixo Guadiana reorganiza-se

---

99 A grande ponte um pouco a jusante da confluência Terges-Cobres havia já sido construída há muito, cerca de 1861 (cfr. Pedro Muralha, 1931, p. 19). Na BPE existe um projecto aguarelado desta ponte (Hem. II, 22).

100 Em 1884 a estrada encontrava-se ainda "por estudar" (J. C. Sequeira, 1886, p. 120). Em 1901 decretava-se sobre a construção de alguns troços de estrada (Mértola-Quintã e Portella da Cigana-Mina de S. Domingos) mas com poucos resultados visíveis (*Collecção Official de Legislação Portugueza,* 1901, p. 580). A ligação a S. Domingos, como a que se dirigia para Sul (Alcoutim ou Castro Verde), sendo as mais transitadas eram também as que mais cuidados de manutensão exigiam. Já em Março de 1864, a Câmara de Mértola divulga uma Postura: "[...] tomando em consideração o mau estado dos caminhos que dão entrada para esta villa, especialmente do lado de Cambas e d'Oeiras a cujos amanhos era urgente prover, mas não comportando os rendimentos do Concelho o augmento de despesas [...] foi unanimemente deliberado que os ditos amanhos dos caminhos se executassem por serviço braçal dos individuos do Concelho [...] Ficam obrigados todos os individuos d'este Concelho de dezaceis ate sessenta annos d'edade, não priviligiados por lei, a contribuirem por escala com um dia de trabalho, ou dois, se tanto necessario for." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/19, fl. 54).

101 Que a *Carta de Portugal com a rede de estradas construidas até Maio de 1909...* cartografava ainda e apenas em parte. Orlando Ribeiro comenta deste modo a escassez de rede viária na serra: "A serra algarvia é retalhada por profundos barrancos; uma erosão jovem e em extremo vigorosa dissecou-a num mar de cabeços de xisto. Por isso e pela falta de um produto pesado e valioso (como a resina ou a madeira dos pinhais), é talvez ainda hoje a área de Portugal mais desprovida de estradas." (1979, p. 64).

102 Armando Castro dá os seguintes números: em 1852 - 218 km de modernas estradas construídas, em 1859 - 745 km, em 1884 - 9.155 km (1947, p. 96).

em função do rio e dos seus portos. Terá sido no interior do concelho de Alcoutim que, em particular, as alterações terão sido maiores. No troço terminal do Guadiana português, em especial, de Odeleite a Vila Real de Santo António, o fluxo intensificou-se graças ao desenvolvimento económico desta última vila. A partir de Vila Real as ligações com o exterior, às cidades algarvias e à capital, são agora mais fáceis e rápidas através do caminho de ferro.

O espaço espanhol

Como consequência das profundas modificações ocorridas em toda a Província de Huelva em função do fenómeno mineiro, a rede de comunicações alterou-se significativamente [103]. Falámos já da rede ferroviária que rapidamente cresceu em forma "arborescente", unindo o porto de Huelva às diversas explorações mineiras espalhadas pela parte central da província, ao mesmo tempo que se realizavam também as ligações para Norte, a Zafra, e para Leste, a Sevilha. Embora linhas mineiras, elas não deixaram de servir também o transporte de pessoas e de mercadorias pondo em contacto a faixa litoral com o interior isolado. Porém, e ao contrário do propagandeado pelos defensores da sua imperiosa construção, elas não se revelaram "passadeiras rolantes" para que o "progresso" transportado se apeasse e se reproduzisse em cada estação esquecida. À semelhança do ocorrido no caso da linha portuguesa do Sul, as "paisagens" cruzadas pela inovação mantiveram-se com poucos ou nenhuns sinais de mudança.

As linhas mineiras de Huelva (como a de S. Domingos), transportavam além de minério, carvão, viveres, trabalhadores, e (quando necessário) soldados [104]. Face à praticamente inexistente navegação fluvial, já que o Piedras, o Tinto e o Odiel apenas eram utilizáveis próximo da foz, a grande circulação era feita pelos péssimos *caminos* e *carreteras* sempre recordados por viajantes e autóctones. O mapa que nos serve de base na reconstrução da análise é o da Província de *Huelva por el Coronel de Ingenieros D. Francisco Coello*, na escala de 1:200.000 e na edição de 1869 [105] (Fig. 154). Vejamos

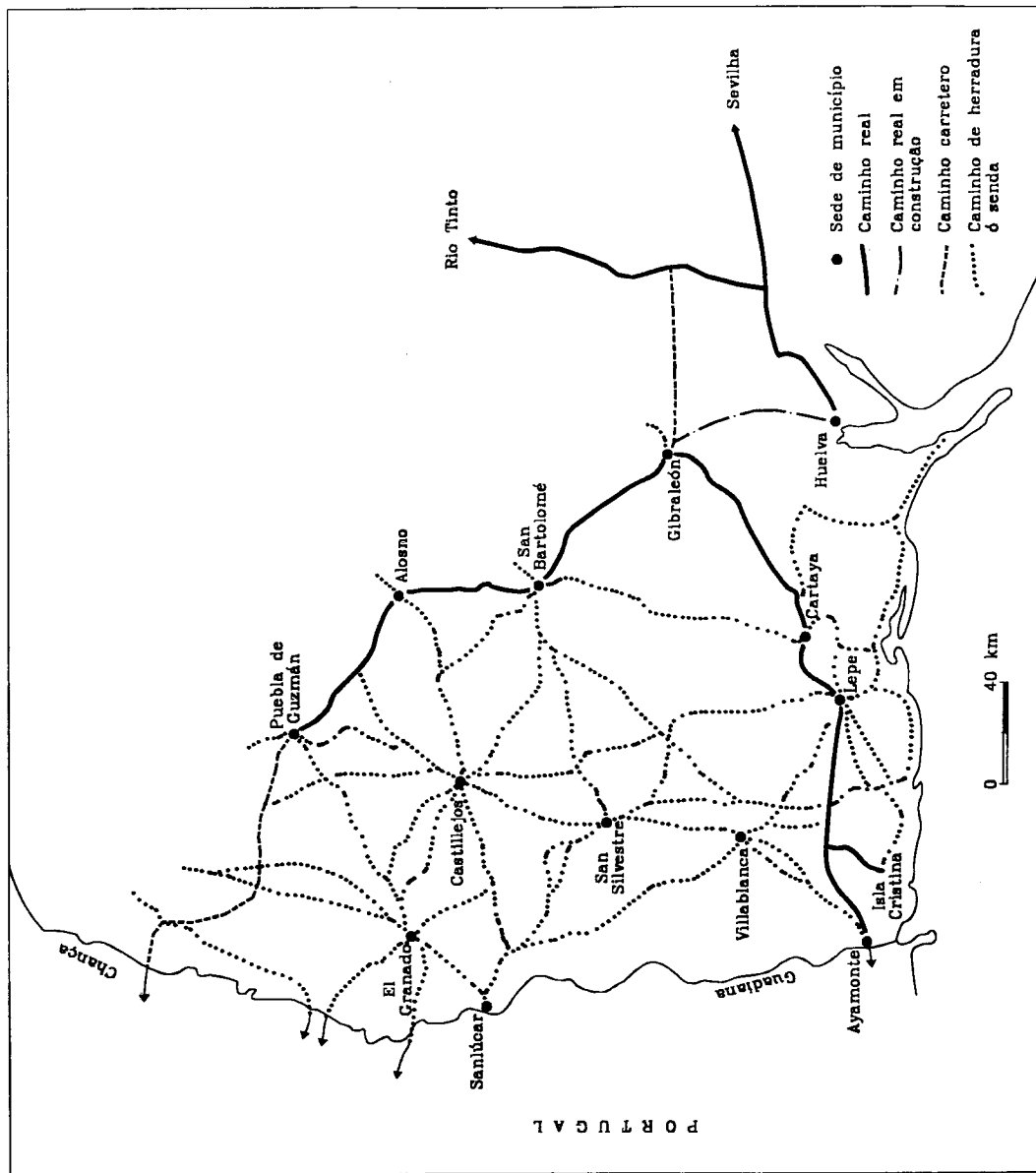
---

[103] "[...] bajo el reinado de Isabel II se construyeron más de diez mil kilometros de caminos; así que el año del destronamiento de la Reina el Estado matenia unos dieciocho mil kilometros, que aún habian de duplicarse antes de llegar a 1914." (G. Menéndez Pidal, 1951, p. 136).

[104] Como lembra David Avery: "El viajero español que deseando trasladarse a Río Tinto por tren, al consultar la guía viera la nota a pie de página: 'No habrá servicio los domingos, ni en el cumpleaños de la reina Victoria', debía quedar no menos confuso." (1985, p. 215).

[105] No nº 35 do *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva*, de 3 de Março de 1861, difundia a circular que o Governo Civil de Huelva enviara a todos os *Ayuntamientos* da província para que "[...] se hagan de un mapa, publicado por D. Francisco Coello. Facto ocorrido em muitas outras provincias." (cfr. R. Núñez de las Cuevas, 1991, p. 210). A recensão ao mapa de F. Coello na *Revista Minera* de Madrid não é pacífica no que especialmente se relaciona com as notas complementares de Madoz incluídas na folha de Huelva: "[...] acaba de repartir el

Fig. 154 – Rede viária do SW da Província de Huelva, em 1869.

Fonte: F. Coelho, Huelva... 1869.

apenas a faixa ocidental da Província ao longo da fronteira portuguesa.

Contrariamente ao sucedido para o lado português houve alterações notórias na articulação deste espaço espanhol. Recordemos o que deixámos dito sobre a organização (vinda do Antigo Regime) de um litoral mais desenvolvido e funcionando entre os seus pequenos portos e de um interior vasto e pouco coeso (do Andevalo à Sierra), complementar e com eixos estruturantes Leste-Oeste, ligando aos grandes centros regionais. Essa organização Leste-Oeste, a que a estrada Sevilha-Lisboa (por Valverde del Camino e Cabezas Rubias) dava um importante sentido, é quebrada pelas novas direcções Norte-Sul, que as explorações mineiras constroem e que a rede ferroviária dá corpo. A importância do caminho de ferro tem de ser porém lembrada a uma mais vasta escala: a ibérica. As ligações Lisboa-Sevilha passaram a fazer-se por combóio via Badajoz e Mérida. No início da década de 90 são necessárias 25 horas para percorrer os 582 km de viagem [106].

A "nova" estrutura da circulação terrestre no Baixo Guadiana espanhol conserva a ligação pela costa que vinda de Sevilha por La Palma del Condado e Niebla se dirige a Ayamonte e à fronteira portuguesa: quer na variante que evita as *marismas* dos estuários do Tinto e do Odiel (por Trigueros e por Gibraleón), quer na que passa por Huelva (via San Juan del Puerto e Aljaraque) [107]. Para atingir a grande mina de Tharsis uma (outrora importante) via é revitalizada, a que de Gibraleón passa por San Bartolomé de la Torre e por Alosno, daí atingindo Puebla de Guzmán, o histórico centro do Andevalo, revigorado também ele pela proximidade de Las Herrerias e de Cabezas del Pasto. Para Oeste, em direcção à fronteira portuguesa, apenas insignificantes e pontuais minas de manganés que nenhum peso têm para alterar circuitos, daí que tenhamos no interior do triângulo formado pelo Guadiana e pelas importantes e concorridas *carreteras* Gibraleón-Puebla e Gibraleón-Ayamonte, apenas as *carreteras* locais que partem em "estrela" de cada sede de município para as sedes mais próximas: assim em Villablanca, assim em San Silvestre de Guzmán ou em Villanueva de los Castillejos [108].

---

mapa de la provincia de Huelva en la Colección del Sr. Coello [con] notas estadístico-históricas que comprende, escritas por el Sr. Madoz [...] Sensible es que una obra autorizada por los nombres que hemos citado, y tan instructiva como parsimoniosa y privilegiada, incorra en tan crasos errores, cuando tan fácil le hubiera sido al Sr. Coello, emancipándose de la rancia y obligada colaboración del Sr. Madoz [...] Antes de estampar anacronismos y trasladar á los mapas actuales las noticias de hace 20 o 34 años estractadas del famoso *Diccionario* [...]" (XXI, 1870, p. 502). Sobre as diversas produções e edições cartográficas de Coello para o conjunto da Península ver M. Colomer, 1969, p. 225-226. Sobre a importância da divulgação da cartografia na construção de uma imagem mental, ver com base no exemplo de Castela, J. García Fernandez, 1985, p. 78.

[106] Em 1ª classe pagavam-se 12$000 réis mas existem descontos nos bilhetes de ida e volta pelas festas da Semana Santa (cfr. A. Eduardo Moura, 1893, p. 59).

[107] "De Seville la chose n'est pas très compliquée. On se rend à Huelva en trois heures de chemin de fer et d'Huelva, où l'on n'a que l'embarras du choix parmi les équipages, une bonne route de voiture conduit à Ayamonte en quelques six heures." (G. Beauregard *et al.*, 1908, p. 103).

[108] Sobre metodologias de reconstituição histórica de redes viárias, ver (com base no caso catalão) G. Perán Torres, 1985.

O espaço organizado pelo Guadiana pouco se alterou. A faixa ribeirinha controlada por Ayamonte para montante no vale, ou a bacia de El Granado, escoando por Sanlúcar de Guadiana, poder-se-ão ter dilatado um pouco em função do aumento populacional, mas este não foi significativo. A nova faixa dependente do rio formou-se ao longo do caminho de ferro que de Las Herrerias atingia La Laja. Cabezas del Pasto, La Isabel e Santa Catalina foram explorações mineiras que tirando partido da proximidade do meio de transporte e do porto fluvial se desenvolveram ainda que modestamente [109].

Por fim, as ligações transfonteiriças que se alteraram, de Sanlúcar para Norte, ao longo do Guadiana e do Chança, já que foi nesse troço da faixa raiana (de um lado e do outro), que as explorações mineiras se instalaram ou estenderam a sua influência [110]. Para Sul, ao longo do vale poucas modificações ocorreram nas ligações entre as margens. A estrada que terá sofrido mais quebra de movimento terá sido a que de Cabezas Rubias se dirigia a Santa Barbara de Casa e daí a Aldeia Nova de S. Bento e a Serpa. Depois, a de Paymogo ligando directamente a Serpa por Vales Mortos [111]. Com o crescimento de Corte do Pinto, de Santana de Cambas e, especialmente, da própria povoação da Mina de S. Domingos, com o potencial mercado de trabalho que esse núcleo representa, a principal ligação passa a ser entre Puebla de Guzmán (e por extensão as minas do seu termo) e S. Domingos, via Puerto de La Laja, Pomarão ou, por caminho mais difícil, cruzando as Riveras Cóbica e de la Cañada de la Corte, por Alcaria La Vaca. O "mar encapelado" dos até então desertos e selvagens cabeços de xisto torna-se movimentado pelos operários e pelos contrabandistas que procuram os novos centros populosos e prósperos da área [112].

---

[109] Poderíamos recordar as palavras de J. Maradon: "L'axe de développement devient ainsi une idée maîtresse de l'aménagement du territoire car la présence d'une voie de communication importante reste condition nécessaire. Cependant tout axe de transport à grand gabarit n'est pas forcément axe de développement et inversement les axes de développement ne sont pas tous axes de transport." (1978, p. 83).

[110] No início dos anos 70, Castro y Lopes referia as duas principais ligações transfronteiriças do Chança: "Entre Andalucía y el bajo Alemtejo existen dos comunicaciones militares; una por Puebla de Guzmán y Paymogo, à pasar la frontera en la ribera de Chanza, à vado, y seguir por el camino practicable à carruajes, à la interesante población portuguesa de Mértola, atravesando en ella el río Guadiana. [...] Y el otro camino va desde Cortegana à los Pueblos de Ficalho, Soberal y al interior." (1873, p. 19).

[111] Embora Graça Affreixo indique uma outra mais a norte: "Os conhecedores da topographia d'estes logares sabem que o trajecto de Hespanha para Portugal, caminho de Paymogo a Serpa, se faz atravessando o rio chança no porto de Panalva e passando por Aldeia Nova." (1984, p. 80).

[112] R. del Castillo comenta sobre a rede viária do município de Puebla de Guzmán: "Los *cam.* con que cuenta son vecin. y le ponen en contacto con las pob. limitrofes y con sus fronterizas portuguesas." (III, 1894, p. 339).

4 - O espaço rural: a lenta chegada das inovações

O Baixo Guadiana que recebe as inovações da indústria extractiva por meados de Oitocentos é o acume do Portugal rural, a sua orla mais desfavorecida [113]. Nessa área de extrema ruralidade, apresentando todas as características de um espaço de Antigo Regime, que acontece ao longo de mais de meio século quanto à sua estrutura fundiária, às técnicas de cultivo e criação de gado, à própria mão de obra empregue nas tarefas agrícolas? [114] Interessa-nos uma vez mais testar a importância da via fluvial nessas supostas alterações do mundo rural pré-existente.

A mais sentida descrição da profunda alteração na paisagem devemo-la a Brito Camacho em *Por Cerros e Vales*:

> "[...] foi a lei de protecção à lavoura, promulgada em 1899, que sentenciou a morte da charneca alemtejana, duma beleza selvagem, semelhando um mar de grandes ondas, quando uma ventania desabrida soprava em qualquer direcção. Eu ainda conheci essa famosa charneca, parasita de milhões de bocas, a sugar da terra a seiva fertilizante. Mal cresciam e se desenvolviam as azinheiras nesse *mare magnum* de estevas, quasi tão velhas como a nacionalidade. Os maiorais viam-se e desejavam-se para guardarem um rebanho de porcos, alfeire ou vara, num montado assim afogado em mato, as estevas quasi do tamanho das árvores, e bastas a formarem bardum - como o sr. Graviel chama a um silvado impenetrável. Perdia-se comida, muita bolota, por falta de limpeza no chão, e as árvores não se desenvolviam nem frutificavam capazmente, porque as estevas, em concorrencia com elas, lhes roubavam o alimento. Das sobreiras ninguém fazia caso, porque então a cortiça era um produto de somenos valia.
>
> Ainda conheci as famosas charnecas do Alentejo, moradia bastante segura dos coelhos e reduto quasi inexpugnável de lobos e javardos.
>
> A lei de 1899 foi a grande roçadoira metida a essas charnecas, o alferce atirado à raiz desses matagais vetustos, tornando possível o trabalho da charrua e do arado." [115]

O desbravar desse "mar" atinge porém, primeiro e naturalmente, as terras mais férteis e as mais próximas dos centros populacionais [116]. Largas áreas esperarão ainda muitos

---

[113] A propósito das características da população portuguesa nas primeiras décadas do século refere Oliveira Marques: "Distribuída irregularmente de Norte a Sul, eminentemente rural nas suas actividades, a população de Portugal podia, pois, dividir-se com singular nitidez em dois grandes grupos, que em nível de vida, desenvolvimento e efectividade política correspondiam *grosso modo*, à clivagem cidades-campo mas, principalmente, Lisboa e Porto - campo." (1981, p. 291). Ver sobre os diversos aspectos da sociedade portuguesa no século XIX a desigual mas importante recolha bibliográfica de A.-A. Bourdon (1967).

[114] Referindo-se às imagens do Alentejo no memorialismo setecentista, Rui Santos afirma: "O Alentejo é, como nenhuma outra, uma província problema que encarna [...] o estigma da pobreza agrícola e do desperdício de potencialidades produtivas." (1992, p. 1). O discurso mantém-se ainda bem entrado o século XIX. Sobre estas últimas imagens construídas pelo discurso político e económico, ver A.-A. Bourdon, 1985.

[115] Brito Camacho, s. d., p. 196-197. O. Ribeiro comenta sobre as alterações da *paisagem* alentejana: "O Alentejo actual difere profundamente do que era há apenas setenta anos: dois factos, estreitamente conexos, contribuíram para isso: arroteias tardias [...] e aumento da população." (1970, p. 77). Sobre a descrição da paisagem alentejana, ver a recolha bibliográfica de Leonel Pimentel (1991).

[116] Diz Vieria de Sá, em 1911: "Ultimamente, teem sido arroteados, milhares de hectares que outr'ora constituiam charnecas e que hoje estão

anos a chegada do agricultor e, na maioria dos casos, um encontro com graves consequências, dadas as características do ecossistema existente e o desconhecimento dos melhores métodos a empregar na utilização dos solos [117].

Na sua viagem científica de 1881, Jules Daveau encontra desde as margens do Tejo ao Algarve, onde chega graças ao vapor tomado em Mértola, vastas áreas de charneca, onde os barros de Beja ocupam afinal um pequeno espaço: "Dans l'Alemtejo, la zone infertile occupée par les *charnecas* commence vers Pinhal Novo, et s'étend à peu près sans interruption jusqu'auprès d'Alvito. [...] Les environs de Beja et de Serpa contrastent singulièrement avec ces sortes de steppes; d'immenses espaces arables se couvrent de cultures céréales, qui alternent avec d'abondantes forêts de chênes-liège et surtout d'oliviers et de chênes à glands doux [...] La région cultivée se prolonge à peu près jusqu'à la rivière Terges, puis les *charnecas* réapparaissent et se continuent jusqu'à l'Algarve, sauf une dizaine de kilomètres autour de Mertola et la vallée fertilisée par la rivière Vascão." [118] A distribuição espacial dos tipos de solo não permite leituras alternativas. Bastará compararmos os valores de produção de cereais nos concelhos dos "barros" e nos concelhos do Campo de Ourique. Por exemplo, em 1885, a produção de trigo na primeira área foi de 53 l/ha e, na segunda de apenas 30 l/ha [119].

No espaço em estudo, as duas áreas sempre citadas com maior unidade são a Serra Algarvia e a Serra de Serpa. Com base nas folhas da *Carta Agrícola de Portugal* (esc. 1:50.000), algumas das quais inéditas, foram calculados os diversos usos do solo nos terrenos baldios das Serras de Serpa e de Mértola, para a última década do século XIX: as charnecas e matos ocupavam 49.145 ha dos 53.000 totais, o que representava cerca de 93% [120]. Contudo, o aspecto mais interessante é o aparecimento de pequenas manchas de áreas de cultivo de cereal, disseminadas numa faixa Leste-Oeste (entre o Chança e o Guadiana), na Serra de Mértola, para Norte do paralelo da Mina de S. Domingos, numa clara relação com a existencia e o crescimento das povoações mineiras [121].

---

entregues à cultura cerealífera. Contribuiu para isto, a conhecida lei dos cereaes que tanto melhorou as condições económicas da cultura, e o emprego dos adubos chimicos que felizmente, vão sendo cada vez mais apreciados pelos incontáveis serviços que prestam aos lavradores e à nação, fertilizando as terras." (1911, p. 43).

117 Vitorino Magalhães Godinho lembra como um dos mecanismos de travagem do desenvolvimento industrial do País "[...] a lentidão das transformações agrárias e das inovações agrícolas, só tardiamente encetadas [...]" (1980, p. 146).

118 Jules Daveau, 1882, p. 5. Sobre a vida e a obra de Jules Daveau, ver Suzanne Daveau, 1983. Para o concelho de Mértola, o tipo de coberto vegetal tem ainda hoje muitas semelhanças com o garrigue, embora a sua composição florística seja mais pobre. "O Esteval surge-nos assim como uma formação do tipo *garrigue* adaptada às condições mesológicas desta região." (António Pena *et al.*, 1985, p. 29).

119 Com base nos muito pouco seguros valores difundidos pelo *Annuario Estatistico de Portugal*, 1885, p. 302-303.

120 Maria José Roxo, 1994, p. 166. Sobre a redescoberta e importância da *Carta Agricola de Portugal*, ver Mariano Feio *et al.*, 1991.

121 "[...] grandes manchas de cereal, intercaladas com áreas de charneca e matos, algumas pastagens naturais e pousios, encontrando-se montado apenas em redor e a Norte da Corte do Pinto, em terrenos que não fazem parte da *Serra*. Certamente que a principal razão era a

Mais para Sul, a realidade era distinta. Em 1906, F. Félix e Silva no seu *Breve estudo sobre a serra leste do Algarve* concluía: "Da inspecção geral sobre a vasta região da serra algarvia resulta uma impressão desoladora, uma impressão de pobreza, ante o largo estendal, quasi inculto, porque apenas nos vales e nas raras planuras se defronta o observador com um trecho de cultura, e em torno dos povoados com manchas de arborização, que a natureza espontanea fez brotar. [...] Os processos de cultura são os mais rudimentares e primitivos, e os mesmos em toda a serra do Algarve. [...] nas lavouras emprega-se o clássico arado de azinho, tirado por juntas de bois, parelhas de muares, vendo-se com muita frequência a tracção exercida por animais de espécies diferentes, como bezerro e um burro." [122] Enquanto a Serra algarvia vai permanecer assim, na Serra de Serpa, o processo de vastos arroteamentos iniciara-se já [123]. A repartição das glebas acontecera em 1906/1907, sendo estas aforadas a todos os chefes de família com residência na área, reservando-se para os malhadeiros, contudo, um determinado espaço em torno das malhadas [124].

No seu minucioso "estudo económico-agrícola" publicado em 1918 e intitulado *Do Baldio Serra Grande de Serpa*, José Inácio Formosinho Bentes descreve deste modo a "paisagem" do interflúvio entre Guadiana e Chança sob a jurisdição municipal de Serpa "[É] onde a urze e a esteva predominavam sem interposição de qualquer área permanentemente cultivada, ou coberta de arvoredo, surgindo apenas lá de longe em longe uma malhada ou monte, que existe o Baldio Serra Grande de Serpa [...] O mato que predomina nesta serra é a esteva, género cistus, formando um extenso mato. Aparece o tôjo em moitas apertadas e bastas, a urze género Ellica e Calluna, saragoaço, o lentisco ou aroeira, o alecrim, o trovisco, o rosmaninho, a murta, o medronheiro." [125]

Até ao início do século a extensa área com tais características era pontuada apenas pelas pequenas ilhas - malhadas ou montes - referidas por Bentes. Os pastores, agricultores e carvoeiros constituíam uma população móvel a que se associavam mesmo alguns dos rendeiros que apenas "iam durante o dia ali tratar das suas culturas". O sistema utilizado para

---

proximidade da área populacional mais dinâmica do concelho, Mina de S. Domingos [...] Era forçoso alimentar uma população que continuava a aumentar, mesmo que a cultura não fosse rentável e que para tal se tivesse que arrotear progressivamente os terrenos baldios em solos pobres. Desta forma crê-se que o arroteamento era recente, tendo no entanto sido muito importante, pois a área arroteada abrangia também o sector Sul do baldio do concelho de Serpa." (Maria José Roxo, 1994, p. 166).

[122] Félix e Silva, 1906, p. 21.

[123] Sobre a divulgação e papel de novas alfaias agrícolas no Alentejo, particularmente a charrua, ver Maria de Fátima Nunes, 1988-1989.

[124] Cfr. F. Almeida e Vasconcellos, 1918. As glebas delimitadas na Serra Grande de Serpa totalizaram 5.464 propriedades (Maria José Roxo, 1994, p. 165).

[125] J. Bentes, 1918, p. 8 e 17. A área da Serra de Serpa é descrita por Leite de Vasconcellos do seguinte modo: "Abrange parte dos termos das freguesias de Santa Maria e de Salvador (que têm sede na vila), ficando compreendidos no d'esta última, os lugares de Santa Iria e Vale dos Mortos; e abrange igualmente parte dos termos das freguesias de Aldeia Nova de S. Bento e de Ficalho. [...] Há quem faça chegar a sub-região da Serra às proximidades da Mina de S. Domingos." (*Etnografia Portuguesa*, IV, 1958, p. 579).

o cultivo era comum a largas áreas do Sul do País com características semelhantes: "Os processos que empregavam para arrotear esses terrenos resumiam-se no seguinte: roçavam o mato na primavera, estendiam-no sobre o terreno e lançavam-lhe em seguida no verão fogo para depois de queimado lavrarem o terreno e procederem à sementeira do trigo, cevada e centeio, nas primeiras águas [...] Restringia-se assim a cultura cerealífera, que poucos a faziam com largos intervalos, e entregavam-se estes terrenos, pois, como logradouro comum que eram para os gados, à pastagem excessiva e ao maldito machado do carvoeiro." [126]

A ruptura situa-a Formosinhos Bentes pela viragem do século, ao iniciar-se um mais sistemático desbravamento dos "matos" levado a cabo, quer por migrantes, quer por munícipes: "Em 1902 outras superficies neste baldio começaram a ser arroteadas por parte da população do concelho e dalguns colonos algarvios que, trabalhadores e economicos, se estabeleceram aqui e hoje são senhores de um número bem bom de hectares de terreno." [127] Este movimento que não é isolado (se recordarmos as palavras de Brito Camacho), atribui-o também Bentes às consequências da legislação que sobre o sector agrícola havia sido emanadas pelo poder central nos últimos anos de Oitocentos [128].

No caso do baldio da Serra de Serpa e face à "corrida" que se iniciara, o próprio município toma posições pouco tempo depois, numa tentativa de regulamentar quer a distribuição de parcelas agricultáveis, quer as que pretende reservar para instituições oficiais ou no quadro de "planeamento colonizador" controlado. "Em 1904 foi este baldio dividido em glebas de 6 hectares que, classificadas em 4 grupos segundo a fertilidade da terra, foram dadas em aforamento perpétuo, uma a cada fogo de todo o concelho, mediante sorteio realizado publicamente nos paços do Município. [...] Algumas glebas ainda foram excluidas do aforamento a fim de parte serem distribuidas às cazetas fiscais e as restantes destinadas ao estabelecimento de povoações." [129] Os resultados, apesar da aparente idoneidade da partilha não foram os melhores, ainda nas palavras de Bentes: "Esta decisão trouxe como resultado que os mais pobres incapazes de utilizarem as suas glebas fossem a pouco e pouco alienando-as em favor de poucos mais abastados." [130] Se esse foi um dos destinos das parcelas, o outro

---

[126] J. Bentes, 1918, p. 24-25. Para o enquadramento mediterrâneo desta descrição, ver O. Ribeiro, 1968, cap. IV e V.

[127] J. Bentes, 1918, p. 34.

[128] "Srs. lavradores desculpem que lhes diga a verdade e que de certo não fugirão a ela: toda a transformação deste baldio operou-a a benemérita lei dos cereais e a aplicação dos adubos." (*ibid.*, p. 53). Diz Henrique de Barros: "A lei [de 1899] foi saudada com alegria pela lavoura que, graças a ela, viu avolumados os seus réditos, a maior parte dos economistas consideram-na vantajosa porque aumentou a riqueza nacional, levou a cultura e o povoamento a extensas regiões até então pouco menos que desertas, e ofereceu novas possibilidades de emprego ao proletariado rural. A massa consumidora das cidades e dos centros industriais não apreciou, todavia, os seus efeitos e breve lhe passou a chamar a 'lei da fome'." (1941, p. 118).

[129] J. Bentes, 1918, p. 106.

[130] *Ibid.*, p. 45. Ver Armando Castro, 1980, p. 74.

foi a sua aquisição pelos migrantes vindos da Serra Algarvia, conhecedores de terras identicamente pouco produtivas. As familias alcoutinejas estabeleceram-se com algum sucesso [131].

A "incapacidade" pelos mais pobres de "utilizarem as suas glebas" liga-a Bentes à compra dos adubos químicos mas, na "tômbola municipal" sairam em sorte poucas glebas férteis e uma larga maioria de pobres e pobríssimas glebas de solos esqueléticos. Os munícipes mais humildes a quem coube "em sorte" algum terreno mais fértil não tinham de facto outra solução se não vendê-lo a quem tinha posses [132]. Os pequenos, isolados e miseráveis "montes" de taipa que cada família construiu pelas próprias mãos, lutando contra o solo, o clima e, sobretudo, a fome, estes conhecerão um período de relativo desafogo, aquando das "Campanhas do Trigo", durante o Estado Novo. Depois, a solução será a migração para as cidades do litoral ou para o estrangeiro. Os montes despovoar-se-ão.

A já longa polémica da nossa historiografia sobre as questões do proteccionismo e do livre-cambismo no sector agrícola do Portugal do século XIX, toca também o Baixo Guadiana, não tanto como área de produção mas como área de circulação, no escoamento ou introdução de cereais. Henrique de Barros resume assim a primeira fase legisladora da segunda metade do século passado: "De 1854 a 1888, em plena era *regeneradora*, foi o livre-cambismo que presidiu à nossa política de comércio externo. A lei que mais solidamente o arreigou foi a de 11 de Abril de 1865 que autorizou a livre importação de cereais, fixando porém direitos elevados, mais tarde muito diminuídos. A liberdade de importar não foi acompanhada de providências destinadas a aumentar a produtividade nas terras férteis, únicas que poderiam produzir a preços eventualmente susceptíveis de concorrência. A produção nacional parece ter declinado. A partir de 1865 foi sempre necessário importar quantidades consideráveis de trigo." [133] Sobre a Lei de 1865, temos para o Alentejo e para a faixa fronteiriça o testemunho do Padre Rocha Espanca que de Vila Viçosa comenta com interessantes reflexões o que à escala local sucede:

---

[131] Cfr. Cristiana Bastos, 1993, p. 99.

[132] O baldio da Serra de Mértola tem um processo tardio, iniciado em 1913 e que culminou com a divisão das parcelas, só em 1926 (Maria José Roxo, 1994, p. 174)

[133] H. Barros, 1941, p. 116.

"O Governo Central, adoptando o livre câmbio ou liberdade de comércio com os estrangeiros abriu os nossos portos (aí por 1865) aos seus cereais permanentemente, isto é, quer haja no país falta deles quer não porque o seu fim não é proporcionar fartura ao povo, mas sim arrecadar nas alfândegas os direitos de importação [...] Esta permissão constante da entrada de cereais estrangeiros é outra das causas da decadência da riqueza da nossa terra. Sem tal permissão, entram sempre os cereais espanhóis pelos portos do Guadiana e vêm dali já moídos em farinha a título de produtos nacionais que para lá deviam ser transportados, mas não o são: e agora com esta franquia começaram os almocreves a obter guias das alfândegas com o prazo de três dias durante os quais, em vez de uma jornada, fazem duas e transportam o dobro dos cereais de pagaram direitos. Por conseguinte, nem os nossos cultivadores, nem o tesouro nacional medram com tal abertura permanente dos portos secos e molhados." [134]

Será a Lei de 1889 que provocará o arroteamento de largas áreas até então incultas, migrações de população e a consequente colonização interna. Porém, as razões de fundo não as podemos apenas atribuir ao mérito dos juristas e dos políticos. Uma evolução vinha acontecendo desde há algumas décadas no sector agrícola com larga influência do exterior, da qual os sinais mais evidentes eram as inovações: a maquinaria e os adubos químicos [135] . O velho mundo rural mesmo em áreas periféricas conhecia uma nova fase.

"A agricultura no Alentejo, então como hoje, era dominada pela cultura dos cereais de Inverno: 1) alqueivava-se num ano, alqueive em parte revestido de legumes de Primavera (grãos e chicharos); 2) semeava-se trigo no ano seguinte, também alguma cevada; 3) no terceiro ano, na mesma terra, agora 'restolho de trigo', semeava-se cevada, favas e algum trigo na terra melhor, aveia noutras partes e nas piores talvez não se semeasse nada e a terra ficava de pousio, 'em descanso' por um número variável de anos no 'barro' talvez um ou nenhum, nas 'terras galegas' às vezes muitos, até se reconstituir, pelo mato da charneca, a fertilidade que não se podia ajudar com adubos." [136] Assim descreve Mariano Feio o processo a propósito da prosa memoralista do agrário Parreira Cortez, de Serpa [137], que "[...] não chegou a usar adubos fosfatados, experimentados em escala agrícola perto de Beja por Miguel Fernandes com tanto êxito em 1884." [138]

Miguel Fernandes além de agrário empreendedor é também um entusiástico

---

[134] J. Rocha Espanca, XVIII, 1984, p. 109. Haverá que esperar pelos finais dos anos 80 para que, segundo Henrique de Barros, a situação se altere em sentido inverso: "A primeira lei de sentido neo-proteccionista foi a de 15 de Julho de 1889; os seus resultados no que se refere à diminuição das importações foram negativos [...] A 14 de Julho de 1899 nova lei [...] estabelece o proteccionismo em bases claras e duradouras." (1941, p. 117).

[135] Cfr. Miriam Halpern Pereira, 1979, p. 20. "As duas principais inovações da técnica agrícola oitocentista são os adubos químicos e a mecanização." (id., 1983, p. 83). Sobre a relação entre a indústria portuguesa e a estrangeira no século passado, ver J. Amado Mendes, 1980.

[136] M. Feio, 1985, p. 210.

[137] A fonte foi parcelarmente publicada por Ana Maria Matos *et al.* (1982-b) e pelas mesmas autoras analisada em breve estudo (1982-a).

[138] M. Feio, 1970, p. 76 e 1985, p. 208. A adubação das terras era "cientificamente" feita pelo lavrador Pereira Cortez tirando partido dos numerosos rebanhos de ovinos que possuía (id., 1988, p. 59). Lembramos a elevada percentagem que esse gado representava então no quadro do distrito de Beja. No Alto Alentejo (concelho de Elvas) as primeiras experiencias com adubos quimicos aconteceram também por 1884, mas a sua aplicação mais generalizada só ocorreu na última década do século (cfr. Silva Picão, 1983, p. 335).

publicista das inovações agrícolas. À sua pena devemos *A cultura do trigo pelos adubos químicos no Baixo Alentejo* (1899) e o quase panfleto *Subsídio para o estudo da questão agrícola* (1897) onde com linguagem incisiva se contesta a vigente demagogia política sobre as "soluções" para o Alentejo, que tantas semelhanças possuem com as advogadas actualmente [139]. Diz sobre o que acontece no distrito de Beja: "O augmento da producção cerealifera é um facto, que não carece de demonstração para quem conhece o districto de Beja, principal centro de producção cerealifera nacional. Este augmento é devido a duas causas, que ninguém ignora: vasto alargamento cultural, conquistado a terrenos de charneca até há pouco improductivos. Notável augmento de producção cultural por semente e hectare." [140] Dois anos depois voltará a fazer o ponto da situação a propósito da importância dos adubos químicos em todo o processo, atribuindo a iniciativa da sua utilização pela primeira vez a José Maria dos Santos, ainda que tenha sido o próprio Miguel Fernandes a utilizá-los a uma "escala agrícola" como já referira Mariano Feio [141].

A estes primeiros ensaios em meados dos anos 80 sucedeu-se uma progressiva mas algo lenta aceitação da inovação [142]. Pela viragem do século e sobretudo difundido através do caminho de ferro, o adubo químico encontrava-se já espalhado por algumas áreas do Alentejo e do Algarve [143]. Pelo Guadiana começa também a subir mas com pouco entusiasmo e utilização por parte dos isolados agricultores. Ainda em 1918, dizia Formosinho Bentes a propósito do ocorrido no baldio da Serra de Serpa: "A aplicação dêsse adubo químico [superfosfato], que se deve à propaganda e benefícios que o Sindicato Agrícola tem dado à agricultura do concelho e desta região serrana, saindo fora da habitual rotina para alguns lavradores, obedece mais ao estímulo imitativo do que a ensinamentos culturaes teóricos." [144]

---

[139] "[...] seja-me permittido mostrar a minha sincera estranheza pelo modo irreflectido e pouco modesto como geralmente se costumava vir à imprensa, d'animo leve resolver este difficil problema em quatro penadas, quer metendo o Tejo pelo Alemtejo abaixo e regando-o como se fora numa horta, quer plantando-o d'árvores de borracha com a mesma facilidade e exito com que se planta um quintal de couves lombardas [...] O que há principalmente é falta de seriedade e de senso commum." (M. Fernandes, 1897, p. 41).

[140] *Ibid.*, p. 10. Já em Fevereiro de 1857 a Câmara Municipal de Mértola recebera do Governo Civl de Beja uma circular convidando-a a subscrever um *almanack rural* (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/17, fl. 39), o que dá conta do interesse por parte do poder central na divulgação dos conhecimentos científicos (cfr. Maria de Fátima Nunes, 1994). A Câmara de Mértola ver-se-á na contingência de assinar o *Archivo Rural* em Julho de 1858, perante nova indicação directa de Beja (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/17, fl. 112).

[141] "Hoje, porém as cousas mudaram, graças à patriotica, ainda que imperfeita, lei dos cereaes e ao racional emprego dos adubos chimicos, e o que está realmente condemnado é o nosso *deficit* cerealifero, que a breve trecho não pode deixar de desapparecer. A primeira vez ao que me conste, que os adubos chimicos, foram seriamente ensaiados no nosso paiz, foi em 1883, pelo grande lavrador portuguez o sr. José Maria dos Santos." (M. Fernandes, 1899, p. 9). Armando Castro lembra que "[...] entre 1875 e 1895 viveu-se praticamente a fase da sua propaganda, mas ainda não do seu uso." (1965, p. 62).

[142] Cfr. M. Villaverde Cabral, 1979, p. 86.

[143] "Acontece, porém, que a utilização de superfosfatos no Alentejo, viria inicialmente a tropeçar num problema inesperado [...] Com efeito, o emprego de superfosfatos dera desde logo resultados excelentes nas terras galegas, mas muito mediocres nos barros pretos." (Maria Carlos Baptista, 1987, p. 314).

[144] J. Bentes, 1918, p. 63.

Damo-nos assim conta da realidade da "propaganda" e da difusão dos "conhecimentos uteis" por parte do Sindicato Agrícola local. Porém, a adesão à inovação por parte de muitos dos pequenos proprietários não se devia limitar à simples aceitação mas ao preço a pagar por ela. E quantos o poderiam fazer? Só a partir dos finais dos anos 20, o volume de adubos químicos importados pelo rio Guadiana e distribuidos para o interior a partir dos seus portos fluviais - Alcoutim, Pomarão, Mértola - será significativo e terá real importância na agricultura da área em geral e na dos cereais em particular.

A outra inovação que pensaríamos poder encontrar difundida no Baixo Guadiana rural mercê das facilidades de transporte, era a maquinaria agrícola, mas tal também não ocorre [145]. Duas razões estarão na base da explicação: por um lado a topografia acidentada dos concelhos de Alcoutim e de Castro Marim, e por outro, a pobreza dos solos. Apenas alguns grandes proprietários de Mértola a teriam nas suas terras da faixa ocidental do concelho mais fértil e com maior ligação às vilas do centro do Campo de Ourique e a Beja [146]. Daí partira a inovação [147]. De onde nos chega também a noticia da existência da máquinas a vapor empregues na lavoura é de Castro Marim, a vila junto à foz, onde o número de proprietários e industriais abastados é significativo [148].

O sector secundário em todo o Baixo Guadiana resumir-se-á ao núcleo mineiro de S. Domingos e à concentração de fábricas de conservas de peixe em Vila Real de Santo António, estabelecidas nas últimas décadas de Oitocentos. Lembraríamos a frase de Cunha Gonçalves a propósito do Alentejo e aqui aplicável a faixa Leste dessa província: "A cultura da terra é a industria-mãe. [...] Não há no Alentejo a Industria propriamente dita. Com excepção de algumas oficinas metalúrgicas, que podem ser havidas também como acessórias da agricultura, visto serem destinadas quási exclusivamente ao fabrico e á reparação dos instrumentos e utensílios da lavoura, só se encontam fábricas para a imediata transformação de géneros alimentícios." [149] O Baixo Guadiana responde cabalmente ao "modelo": além de

[145] "O grande atraso parece-me verificar-se, não na data da introdução e do conhecimento das novas invenções, mas na sua propagação, que entraves sócio-económicos tornam lenta e irregular." (Miriam Halpern Pereira, 1983, p. 90).

[146] Essa área do concelho com um povoamento e um tipo de estrutura agrária particulares, desde cedo se individualizou também quanto à composição sócio-económica dos proprietários rurais que controlavam em muito os orgãos de poder local (cfr. Rui Santos, 1993, p. 363-364). As sedes de freguesia de S. Miguel do Pinheiro, de S. Sebastião dos Carros e de S. João dos Caldeireiros encontram-se localizadas sobre "bolsas" de solos A e B, envolvidas por vastas áreas de solos esqueléticos (cfr. *Carta de Capacidade de Uso do Solo*, folhas 46-A, B, C, D e 50-A, B, C, e D).

[147] Um outro concelho próximo onde encontramos referências a maquinaria é Serpa. Porém, o lavrador Parreira Cortez comenta a sua rendibilidade: "[...] apesar de não trabalharem as máquinas ceifeiras e debulhadoras, o perjuizo que tenho tido é nenhum, pelo contrário, tenho embolsado dinheiro e material de lenha e azeite que era de um consumo extraordinário." (cit. Ana Maria Matos *et al.*, 1982-a, p. 91).

[148] Refere J. Ferreira Moutinho citando Sousa Figueiredo: "As lavouras são feitas a vapor, pelo systema mais moderno, que fui o primeiro a introduzir em Portugal. As ceifas e debulhas são feitas à machina." (1890, p. 54).

[149] L. Gonçalves, 1921, p. 125.

algumas moagens existentes nos centros do litoral, apenas encontrámos no *Anuário Comercial* numa fábrica de foices no Pereiro, em 1917!

No mundo rural do Baixo Guadiana um outro facto não se modificou também face a todas as alterações causadas pelo ciclo do mineral no rio: as migrações de trabalho, de que nos chegam notícias (pelo menos) desde o século XVIII, respeitantes a algarvios presentes em tarefas agrícolas nas terras de Beja. O já citado lavrador de Serpa, Parreira Cortez contrata sazonalmente algarvios para trabalharem nas suas propriedades, particularmente no período das ceifas [150]. São trabalhadores pobres que apenas em contadas ocasiões utilizam as carreiras a vapor. A maioria seguia em ranchos os velhos caminhos da serra (Sul-Norte), pela margem direita, utilizando as barcas se o destino fosse o outro lado do Guadiana. Mas a situação do trabalhador rural não parece ter melhorado - apesar da alternativa da indústria extractiva que, oferecendo em muitos casos cerca do dobro do salário rural, atinge apenas alguns e muitas vezes com um amargo suplemento [151]. Noticia o correspondente de *O Districto de Faro* na Mina de São Domingos, em Novembro de 1903: "Procedentes do concelho de Alcoutim, tem passado [na Mina] nos últimos dias muitos homens e mulheres em direcção aos campos de Serpa, afim de serem ali empregados no varejo da azeitona." [152]

Quatro exemplos recolhemos a provar o quão pouco esse mundo rural mudou. Apenas uma maior informação parece circular alargando os horizontes. Em Janeiro de 1876, o *Jornal do Povo*, de Beja, lançava um dramático apelo, ao mesmo tempo que descrevia em tons realistas o quadro no centro-sul do distrito:

> "É um dever sagrado de quem escreve para jornaes, que se enfeitam com um titulo popular, dizer duas palavras a bem dos povos que gemem de fome [...] Dizer a verdade aos poderes publicos sobre as miserias e desgraças que se estão passando em todo este immenso territorio chamado campos de Ourique, devido à falta de colheitas de dois annos, à caristia de tudo, à mingua de trabalho para a immensidade de homens que d'elle vivem, à mortandade dos gados, e finalmente à paralisação do commercio e das industrias, que tudo estaciona e tudo se recente e definha. É sobre tudo o concelho de Mértola uma das maiores victimas d'esta crise alimenticia. A sua grande riqueza consistia em gados de toda a espécie e em cereaes - estes não produzem há dois annos a semente deitada à terra; aquelles teem morrido e continuam a morrer de fome [...] Trabalhos publicos não os há. A mina de S. Domingos que sempre admittio trabalhadores, hoje despede-os. Os cofres estão abertos para ingresso dos rendimentos publicos - os povos não tem para o pão quotidiano, menos para pagar à bocca do cofre; apenas os contrabandistas de tabacos fazem negócio, comquanto os vendedores legaes pagem a contribuição, sem venderem." [153]

[150] Cfr. Ana Maria Matos *et al.*, 1982-b, p. 68.

[151] Ana Maria Matos *et al.* comentam os problemas colocados a esta mão de obra rural na área: "[...] na região de Serpa, a situação do trabalhador podería ter sido minorada pela abertura da Mina de S. Domingos, que, pelo menos a partir de 1872, inicia o recrutamento de mão de obra. Os salários elevados que oferecia, 400 réis, poderiam constituir um polo de atracção para o trabalhador rural, desempregado ou mal pago, não fora a miséria das condições laborais ou o número limitado de postos de trabalho." (*ibid.*, p. 65).

[152] *O Districto de Faro*, 19 de Novembro de1903, p. 3.

[153] *Jornal do Povo*, 3, 19 de Janeiro de 1876, p. 1.

Desde o início dos anos 60 que a população compreendera quanto era inseguro o trabalho na mina. Os municípios tentavam ultrapassar situações de crise (na indústria ou na agricultura) com os chamados "trabalhos públicos" (construção de estradas, reparação de pontes e portos, etc.) não existindo sempre com que pagar dos cofres públicos [154]. Em Maio de 1863 foi pela Câmara de Mértola "[...] deliberado que se dirigisse ás Cortes uma representação em que fazendo ver o máo estado da colheta [sic] n'este Conc. se pedisse, que os trabalhos da construcção da estrada entre esta villa e Beja comecem por aqui, afim de que os jornaleiros tenhão que fazer." [155] Uma das situações mais dramáticas acontecerá na própria sede do concelho, em Abril de 1893:

> "Foram presentes à sessão um grande número de trabalhadores d'este concelho, fazendo ver á Camara as miseráveis circunstancias em que se encontravam; que não tinham trabalho, e por conseguinte, que não tinham a onde ganhar o pão para si e para suas familias, que lutavam com a fome, pedindo á mesma Camara deligenciasse pela forma que julgasse melhor e mais urgente, alcançar que houvesse no concelho quaes quer trabalhos aonde elles podessem empregar-se e ganhar o seu sustento e o de seus filhos.
> A Camara reconhecendo a razão d'aquelles pobres trabalhadores, que andam mendigando na maior parte pelas portas umas sôpas para mitigarem a fome sem terem aonde ganhar um real, deliberou dispender dos fundos da Camara, para concertos de caminhos a quantia de quinhentos mil reis. [...] devendo gastar-se do lado de Cambas, a quantia de cento vinte cinco mil reis e nos outros sitios do concelho, a quantia de trezentos setenta e cinco mil réis." [156]

A situação de fome e de miséria é afinal conhecida desde há muito e alternativas há poucas: os grupos de "malteses" existem agora como antes.

> Eu ouvi cantar a c'ruja
> Na arraia do Gu'diana:
> Quem tiver medo, que fuja,
> Que eu sou maltês de cabana. [157]

[154] Na euforia do surto desenvolvimentista, esses trabalhos haviam sido mesmo obrigatórios. Comenta o Padre Rocha Espanca sobre a criação do cofre de viação municipal, em 1864: "Devia constar de dinheiro e de prestação de trabalho ou de contribuição braçal, sendo obrigados os cidadãos a trabalhar pessoalmente nas estradas, uns mais, outros menos dias em cada ano (temos escravatura?), mas isto ainda se não pôs em execução." (XVIII, 1984, p. 102).

[155] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/19, fl. 17.

[156] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/27, fl. 156. E em Março de 1895, a Câmara "[...] em vista da grande miséria que ha n'esta villa, não tendo a maior parte das familias da classe proletária, trabalho aonde possam ganhar o seu sustento, estando [?] essas familias a sofrerem os horrores da fome, deliberaram que se esmolassem sessenta chefes das familias mais necessitadas com a esmola de quinhentos reis cada uma." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/27, fl. 68).

[157] J. Leite de Vasconcellos, *Etnografia Portuguesa*, II, 1936, p. 248. Pacheco Pereira no seu estudo "As lutas sociais dos trabalhadores alentejanos", comenta: "A *vadiagem* é um crime alentejano por excelencia [...] Todos os testemunhos que possuímos sobre o Alentejo, desde o fim do Antigo Regime abundam em referências à vadiagem, que era considerada a base da restante criminalidade." (1980, p. 146).

Essas figuras de um *costumbrismo* muito andaluz que Silva Picão tão bem descreve em *Através dos Campos* [158] imaginamo-las apenas na primeira metade de Oitocentos, confundidas com a guerrilha miguelista mas a realidade é outra, face ao quadro que as fontes nos deixam. A 16 de Maio de 1907, o *Jornal d'Ourique* publicava a seguinte notícia, sob o título:

> "O flagello do Alentejo.
> [...] Esta região, especialmente à beira-serra, está transformada n'um velhacoto de maltezes e de vagabundos, verdadeiro flagello do pobre lavrador. Há montes que, em média teem de dar uma refeição diaria a vinte d'esses mariolões que por ahí andam aterrorisando todos. Por que é um verdadeiro terrôr o respeito que elles impoem aos laboriosos habitantes do campo. [...] Os maltezes não podem, mandam. Chegam a um monte, não imploram por caridade uma esmola, como aliás seria natural. [...] Porque as cearas são fáceis de queimar, esses malvados não põem duvida alguma, para se vingarem da recusa d'um bocado de carne, em largar fogo a uma ceara inteira causando a ruina e a desgraça do pobre lavrador que incorrer no seu desagrado. Concelhos há onde lhe estão fazendo montarias como a animaes ferozes; e elles, fugidos de lá, porque a atmosphera se lhes torna ali pesada, mettem-se por estes campos do Alentejo a dentro onde a incuria e o desleixo reina em todos os serviços publicos, e fazem d'elles o theatro das suas façanhas, sem que as auctoridades os incommodem." [159]

A alternativa ao assalto mais ou menos forçado é a emigração, novidade dos novos tempos para as agentes do interior. A emigração em grupo face ao crescimento demográfico e às condições de miséria. Vieira de Sá descreve os que partem em *O Alentejo*: "Ainda há pouco tempo tive occasião de vêr um grupo de emigrantes em numero de quatro centos e tantos, vindos de Serpa e arredores, que se preparavam para em breve partirem para as ilhas de Sandwich. Era uma horda de desgraçados que tinham a angustia pintada nos rostos e que confiados nas falsas palavras dos engajadores, se decidiram a deixar as terras e os seus, e procurar o oiro promettido, n'essas regiões longuinquas." [160] Talvez fosse mais o pão que o oiro o que eles procuravam: o pão que o diabo amassou.

---

[158] J. Silva Picão, 1983, p. 43-44.

[159] *Jornal d'Ourique*, I, 7, 16 de Maio de 1907, p. 1.

[160] M. Vieira de Sá, 1911, p. 192. Os diários de Lisboa descreviam, no inicio de Março de 1911, essa migração de trabalhadores: "Às 10 horas e 40 minutos da noite d'hoje sahiu da estação de Moura um comboio especial formado por dois fourgons e tres carruagens de 3ª classe, conduzindo 650 trabalhadores de Serpa e seus arredores, que, como a 'Capital' noticiou, seguem depois de amanhã para as ilhas de Sandwich, onde vão procurar meios de subsistencia. A população de Serpa tem 6.196 habitantes, quer dizer, emigrou em Março ultimo mais de dez por cento dos seus habitantes. É espantoso! Há alguém, que não faça do coração um musculo e da consciencia uma convenção, que não seja socialista?..." (cit. Amália Cabrita, 1992, p. 2).

5 - As actividades secundárias e terciárias

Na procura de imagens que retratassem a última fase do ciclo do Guadiana mineiro pareceu-nos imprescindível uma inquirição ao comportamento espacial da actividade da população nos municípios limítrofes do rio. A continuidade ou renovação em função do eixo de transporte relaciona-se sobremaneira com os sectores secundário e terciário. A distribuição e dimensão destes no espaço considerado ao longo do tempo permitiria confirmar algumas hipóteses levantadas durante o trabalho [161].

5.1 - O espaço português

Para o estudo da repartição das actividades da população no Baixo Guadiana português, a fonte escolhida foi o *Annuário - Almanach Commercial*, reportório minucioso de informação diversa para o conjunto do País, em especial para os temas e a escala que procurávamos. Porém, nem a regularidade nem a uniformidade de critérios dessa publicação são seguras e sistemáticas, donde as imagens construídas e as conclusões a extrair delas têm naturalmente que ser ponderadas e se possível comparadas com outros documentos [162].

Os dados foram arrolados por *lugar* em quatro cortes temporais com um intervalo de 8 anos - 1893, 1901, 1909 e 1917 -, abarcando assim um quarto de século. Esses cortes representam momentos chave para a área: o arranque da grande fase de exportação das pirites de S. Domingos, o apogeo dessa fase, a véspera da revolução republicana com uma notória instabilidade política e o tempo de guerra [163]. Mais dificil se revelou a organização das multiplas actividades referênciadas no *Annuário...* numa tipologia simples mas segura.

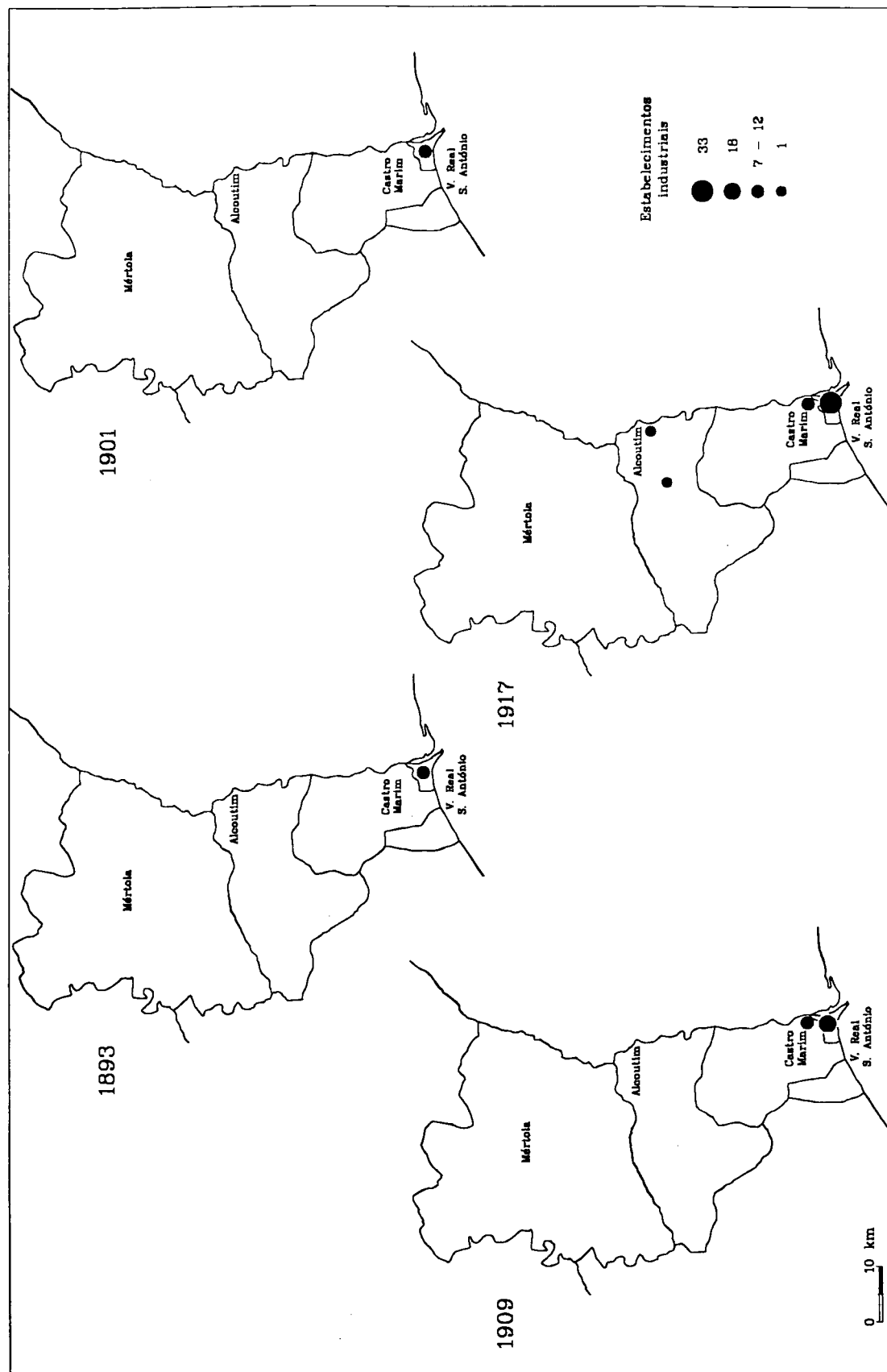
---

[161] A propósito das alterações ocorridas num determinado espaço pelo estabelecimento de uma via de navegação fluvial, G. Turnbull procura a sua identificação: "Some elements of change are identified - the attractive power of canal side locations for manufacturing enterprises; the large-scale exportation of mineral resources previously restricted to limited production; a general stimulus to industrial development and urban growth." (1987, p. 538).

[162] Sobre a importancia da crítica às fontes documentais e aos métodos utilizados em Geografia histórica, ver J. Bosque Maurel, 1983, p. 326.

[163] Sobre o estudo do impacto de inovações num determinado espaço, recomenda T. Carstein: "To see the interdependence between such diverse innovations, how they promote or bar each other, how they interact among themselves and with the environment in which they are integrate, innovations must be sorted out in a way which is cross-sectoral and systems oriented rather than sectoral and substance oriented." (1978, p. 149).

Fig. 155 – Implantação de estabelecimentos industriais nos concelhos do Baixo Guadiana português, em 1893, 1901, 1909 e 1917.

Fonte: *Annuario-Almanach Commercial* (1893, 1901, 1909 e 1917).

a) As unidades industriais

É através das actas da Comissão do Inquérito Industrial de 1881 que nos damos conta da extrema raridade e exígua variedade das unidades industriais existentes então no distrito de Beja: tecelagem da lã e do linho no Campo de Ourique e em Mértola, mas sempre "caseira", "exercida em família". Contudo, o número de teares era notável, em especial nos concelhos do Campo de Ourique e a sua produção comercializava-se nas feiras regionais e locais, de que falaremos [164]. Mas conclui o Inquérito Industrial: "[...] não ha estabelecimentos industriaes propriamente ditos, alem de duas fabricas de moagem nésta cidade [Beja], algumas em Ferreira e outros concelhos, pois não póde dar-se esta denominação aos muitos moinhos de agua e de vento, lagares de azeite e lagaretes de cera, fabrico de queijo e de cortiça, cuja produção é importantissima, mas disseminada por todo o districto." [165] Passada década e meia o panorama para o Baixo Alentejo ligado ao Guadiana não é muito diferente [166] (Fig. 155).

Os critérios de classificação e mesmo da própria inclusão dos dados no *Annuário Commercial* são sintomáticos na informação sobre o fenómeno industrial. O grande polo é Vila Real de Santo António: o número de fábricas aumenta significativamente na viragem do século [167]. Às unidades conserveiras (e afins), somámos 1 litografia, 1 fábrica de gás e pouco mais [168]. Porém, se um dos nossos cortes temporais tivesse por base o *Annuário* de 1897, encontraríamos: 1 fabricante de tecidos e 6 de vinhos, 4 serralharias; ou o de 1905, onde figuram 11 fabricantes de alcool e 14 carpintarias que nunca haviam aparecido antes, nem se recenseiam depois [169]. As fontes continuam a não ser seguras.

---

[164] A importancia desta actividade foi cartografada e estudada por David Justino, para os distritos de Évora, Beja e Faro, em 1862/63 (I, 1988, p. 117-119).

[165] *Inquérito Industrial. Inquérito Directo*, 2ª parte, 1881, p. 50.

[166] Sobre a distribuição espacial dos antigos núcleos de tecelagem no concelho de Mértola, ver Ângela Luzia *et al.*, 1984, p. 12-14.

[167] O caso do "polo industrial" de Vila Real poderíamos enquadrá-lo numa das fases mais marcadas do desenvolvimento industrial português segundo a proposta de periodização de Joel Serrão: "Todo um conjunto de indícios, desde os económicos aos sociais, até, aos literários, apontam no sentido de que, de 1885-90 até, pelo menos, 1910-14, se tenha verificado em Portugal um período de nova tentativa de arranque industrial" (1979, p. 21).

[168] Segundo Athaide Oliveira as fábricas de preparação de peixe de Vila Real, em 1907, davam trabalho a 101 soldadores, 170 trabalhadores, 700 mulheres e 36 menores (1908, p. 176). Só a Fábrica Santa Maria criada em 1879, pelo genovês Angelo Parodi, conta entre os seus operários: 88 homens, 150 mulheres e 10 menores (cfr. Carminda Cavaco, 1975, p. 334).

[169] Na Exposição Industrial de Belém, realizada em 1893, o expositor Francisco Ramires, de Vila Real de Santo António, apresentou "amostras de tecidos de linho" (cfr. A. Cavalheiro e Sousa, 1894, p. XXIII). Sobre os distintos ramos a que pertencem as unidades industriais de Vila Real, lembra Carminda Cavaco: os tecidos, as malhas, "[...] os mosaicos, por iniciativa de um empresário italiano; o gaz de iluminação, de filiação inglesa, que depressa passou a uma sociedade local, constituída quase só por espanhóis da vila, mas que depois se abriu a muitos accionistas, ao mesmo tempo que se desenvolveu o ramo de moagens; serralharias, latoarias e litografias, nas quais interferiram quase sempre imigrantes espanhóis e italianos; estaleiros de construção de embarcações de pesca, que nos primeiros anos sessenta interessaram a Mason & Barry, concessionária da exploração da mina de S. Domingos." (1976, II, p. 406).

A existência dos fabricantes de alcool explica a concentração do fenómeno em Alcoutim, em 1917, e em Castro Marim, em 1909 e em 1917 [170]. A única séria excepção é a de uma fábrica de foices no Pereiro em 1917 [171]. A Mina de S. Domingos é uma unidade de extracção de pirites, pouco transformando dessa matéria prima que continua a partir directamente para o estrangeiro. Em Vila Real de Santo António não foi criado qualquer estabelecimento industrial complementar da actividade mineira [172]. A vila crescerá como exemplo de movimentado núcleo secundário mas ligado à pesca marítima. O rio e o seu mundo pouco têm a ver com esse desenvolvimento.

b) O comércio e as feiras

Para o *comércio* a própria terminologia é suficientemente lata para nos darmos conta de que nele estão incluídos desde os merceeiros ou padeiros, à loja que tudo vende e ao grande intermediário de comércio do trigo, do azeite ou das peles. Os critérios da fonte são uma vez mais discutíveis: é impossível não existir na Mina de S. Domingos, em Corte do Pinto ou em Santana de Cambas qualquer tipo de comércio em 1893, ou serem apenas 7 os estabelecimentos comerciais em Mértola, em 1901 (Fig. 156).

Entre as ideias a reter da sequência de imagens há, por um lado, a crescente proliferação de núcleos de unidades comerciais e, por outro, a larga concentração do fenómeno em Vila Real de Santo António. Uma certa ruptura parece ocorrer nos primeiros anos do século. Ao grupo das duas primeiras imagens opõe-se o segundo formado pelas outras duas. O número de estabelecimentos comerciais cresceu (em média) em Vila Real de Santo António, de 3,5 vezes e de 5-6 vezes, em Mértola e em Castro Marim. Os números absolutos, em 1917, para as sedes dos quatro concelhos do Baixo Guadiana são de: 122 unidades comerciais em Vila Real, 50 em Mértola, 54 em Castro Marim e 11 em Alcoutim [173]. Nas freguesias rurais dos concelhos de Alcoutim e de Castro Marim os números mantêm-

---

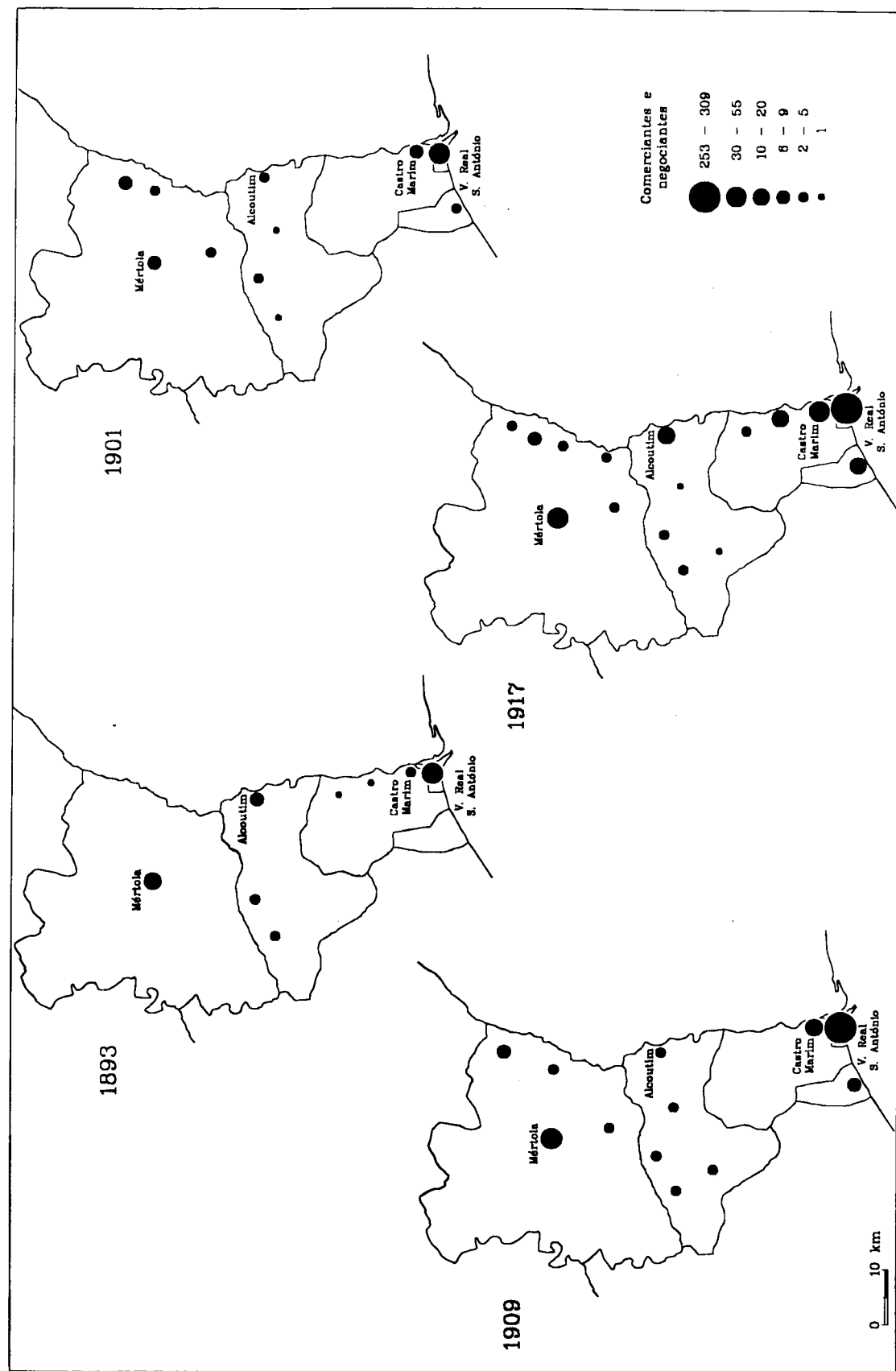
170 Em Castro Marim há que lembrar também a presença dos abastados e influentes produtores de sal, em número de nove, segundo o *Annuário Commercial* de 1905 (p. 1661), de entre os quais se destaca a família Drago, com amplas ligações às duas outras principais produções do concelho: o azeite e a cortiça.

171 Ligado ao sector primário, o *Inquérito Industrial* de 1881 recenceara em Mértola um lagar de cera fundado em 1861, com 300$00 de capital industrial, no qual trabalhavam dois operários. Industria"em decadência", segundo o próprio inquérito (*Inquérito Indirecto*, 3ª parte, p. 286).

172 Comentando uma situação semelhante para a Sicilia onde ocorreu a construção de um importante complexo petroquímico relacionado com a extracção do enxofre regional, Gaetano Ferro afirma: "Pode-se perguntar se iniciativas semelhantes estão adaptadas ao mundo mediterrâneo, se a implantação de uma grande indústria de base consegue, melhor do que a utilização racional dos recursos naturais levar o bem-estar onde ele não existe." (1974, p. 24).

173 Sobre a importância do sector terciário em geral e do comércio em particular, no Portugal oitocentista, afirma Miriam Halpern Pereira: "O sector terciário ocupa em Portugal um lugar tão importante como o da indústria: 18,88% em 1890, 22,27% em 1911. O papel desempenhado

Fig. 156 – Comerciantes e negociantes com estabelecimentos abertos nos concelhos do Baixo Guadiana português em 1893, 1901, 1909 e 1917.

Fonte: *Annuario-Almanach Commercial* (1893, 1901, 1909 e 1917).

se entre 2 e 4 comerciantes. O Azinhal apresenta, em 1917, um valor pouco seguro, porque isolado e pouco explicável, de 10 estabelecimentos. Em Cacela, pelo contrário, o número sempre foi muito elevado (entre 5 e 10), confirmando a importância da sua posição na faixa litoral.

Nas freguesias do concelho de Mértola há conjuntos distintos. As freguesias mais pobres não figuram com um único estabelecimento no rol do *Annuário*, como é o caso de Alcaria Ruiva, de S. João dos Caldeireiros, de S. Miguel do Pinheiro, S. Pedro de Solis e de S. Sebastião dos Carros. Santana de Cambas mantém os seus 2-3 comerciantes, como o Espírito Santo (3 - 4), mas Corte do Pinto vê-os reduzidos de 9 para 2 entre 1905 e 1917, provando a decadência do núcleo mineiro [174]. A Mina de S. Domingos mantém ao longo da primeira década do século a dezena de comerciantes que congregava desde os anos áureos da exportação mineira.

Os núcleos pobres, pela migração dos seus habitantes em busca de trabalho, mantiveram a sua falta de funções terciárias; os núcleos mineiros viram-nas aumentar e decrescer numa relação directa com a própria evolução económica e demográfica; as sedes de concelho mais lenta mas seguramente, acumularam-nas face ao aumento populacional; a grande vila da foz concentrou-as em larga medida pelo surto económico ocorrido graças ao estabelecimento das indústrias conserveiras. O fenómeno no seu conjunto prende-se muito mais e sobremaneira com os espaços dependentes de cada povoação (que possui funções administrativas), do que com o eixo fluvial. Os produtos a transaccionar chegam ou partem pelo rio mas os comerciantes e os negociantes estabelecem-se se os compradores do que vem de fora existem e têm capacidade para adquirir ou se os espaços dependentes produzem excedentes para vender.

Às actividades comerciais permanentes juntam-se as que acontecem periodicamente em grandes aglomerados populacionais ou em povoações importantes pela sua posição na estrutura da rede viária: as feiras e os mercados [175]. Eles são procurados neste Sudoeste peninsular pelas características da economia tradicional existente, pelas funções urbanas que

pelo sector terciário, e em especial pelo comércio, parece-nos essencial para a compreensão de todo o mecanismo económico e social português durante o século dezanove." (1969, p. 104).

[174] Em Julho de 1912 fora criada a "Sociedade Cooperativa Córte Pintense" tendo em vista ultrapassar alguns dos mais prementes problemas que se colocavam à comunidade (ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas* nº 73 do 2º Ofício, fl. 9-18v).

[175] "As feiras são [...] uma forma tradicional de distribuição movel de bens. Consistem em aglomerações de vendedores em locais estabelecidos, com periodicidade reconhecida e direitos regularizados [...] Os mercados destinam-se a abastecer de produtos hortícolas uma população ocupada em actividades não agrícolas." (Paula Lema, 1973, p. 18-19). Sobre as feiras e mercados em Portugal, no século XIX, ver David Justino, I, 1988, p. 294.

muitas povoações possuem, pela grande extensão e fraca intensidade das ligações que cruzam o espaço [176]. A caracterização que A. M. Bernal faz das feiras da Andaluzia podemos aplicá-la a todo o Sudoeste da Península:

> "Les foires andalouses sont différentes: d'abord elles sont annuelles; ensuite, elles durent plusieurs jours, enfin, le marché où elles s'insèrent n'est pas seulement local, mais s'étend au 'pays' rural, à la province ou même à l'Andalousie. Notons aussi que ces foires ne sont pas simultanées, mais se succèdent d'un village à l'autre. [...] Les produits de l'agriculture ou de l'élevage n'étaient pas seuls dans ces foires à faire l'objet des transactions, on y voyait aussi des produits manufacturés, laines, objets en métal, etc. [...] Le calendrier des foires répond à des cycles précis, selon les différentes aires géographiques. [...] Les foires jalonnent le cycle agraire: engagement sur la récolte à venir, rassemblement des outils et du bétail utiles à la récolte; puis divertissement au milieu ou au terme de la moisson selon qu'on est en juillet ou en août; enfin, les foires de septembre, essentiellement marchés de bestiaux. C'est au XIX s. que ce schéma des foires se consolide dans sa structure actuelle, même si la dominante était encore économique à cette époque." [177]

Em todo o Baixo Guadiana (português e espanhol) este modelo se confirma [178]. As feiras tinham uma periodicidade anual coincidindo normalmente com festas religiosas, algumas das quais objecto de peregrinações que atraiam de áreas distantes os crentes, como era o caso da festa de Nossa Senhora dos Mártires, a 15 de Agosto, em Castro Marim [179] que congregava junto à foz grande parte da população do Baixo Guadiana, com grande afluência de espanhóis (ver Doc. nº 81). A duração mais comum era de 3 dias: entre 29 e 31 de Junho, em Santana de Cambas; entre 19 e 21 de Setembro, a Feira de S. Mateus ou da Vila em Mértola [180]; entre 11 e 13 de Outubro, a Feira da Praia em Vila Real de Santo António [181]. Pelas características da organização do espaço, mais do que os negociantes locais, estas feiras atraíam interessados nas transacções comerciais, nas celebrações religiosas ou simplesmente nas actividades de lazer, desde pontos bem distantes à escala regional. Os produtos agrícolas e o gado ocupavam lugar privilegiado nos contratos efectuados, mas as

---

[176] "Cada região pulsa a ritmos próprios, de acordo com as imposições da geografia, do clima, das condições agro-económicas - e do equilíbrio ou desequilíbrio internos estabelecidos pela estrutura dos transportes. Daí a função que as feiras e os mercados desempenharam, até muito tarde, em Portugal. A sua importância é muito detectável ainda no século XIX, até mesmo na sua segunda metade, e ela comprova como era arraigada e atávica a compartimentação da economia nacional." (Joel Serrão, I, 1980, p. 108).

[177] A. M. Bernal, 1979-a, p. 17-18.

[178] "A periodicidade das feiras e a sua composição ou seja, a variedade de tipos de bens que apresentam para venda, são características variáveis no espaço. Permitem, portanto, conhecer a importancia relativa das feiras sob o ponto de vista das respectivas áreas de atracção." (Paula Lema, 1973, p. 14).

[179] J. Leite de Vasconcellos transcreve do *Romanceiro do Algarve* as seguintes quadras: "Eis que aos pés da Virgem Santa/ De água uma fonte se abria/.../E para maior milagre/Ao cabo de sete dias/Mesmo no meio das águas/Um verde freixo nascia./.../Desde então ficou a Virgem/Tendo grande romaria:/ De Portugal e Castela/Tudo ali corre em seu dia." (*Etnografia Portuguesa*, VIII, 1982, p. 447).

[180] Em Mértola existiu uma outra feira anual, a de Santo António, a 13 de Junho (cfr. *Concelho de Mértola*...1931, p. 153), mas sem muita notariedade, pelo menos dela não falam as actas camarárias em 1901 (cfr. AHM, Cx. A.B.3/2, *Código de Posturas*...1901, fl. 27v).

[181] Cfr. Athaide Oliveira, 1908, p. 180.

feiras são também as ocasiões para adquirir o que não existe na loja da aldeia e para ver as novidades e o "exótico".

A geografia do calendário das feiras é-nos descrita por A. Ascensão Nunes a propósito da presença das "boleiras" de Alcoutim em todos os arraiais da área: "[...] as boleiras não faltavam ao S. Marcos no Pereiro, a 25 de Abril, S. Pedro em Odeleite, a 29 de Junho, Sª da Assunção em Giões, a 4 de Agosto, Sª dos Mártires em Castro Marim, a 15, feiras do Azinhal a 20, festas de Monte Gordo e da vila, em 14 de Setembro, S. Mateus em Mértola, a 20, e terminavam com a Feira da Praia, de 10 a 13 de Outubro, em Vila Real de Santo António. Além destes lugares de mercado, aproveitavam os 'pagos' da Mina de São Domingos, que se realizavam todos os dias quatro de cada mês." [182] Na própria povoação da Mina se procurou criar uma festa religiosa, a de Santa Barbara patrona dos mineiros [183] mas com aceitação restrita. No concelho de Mértola, a grande feira da margem esquerda era a de Santana de Cambas, "denominada de Sant'Anna, que tem logar nos dias 29, 30 e 31 de Junho de cada anno." [184]

Em 16 de Junho de 1896 fora discutida na Câmara de Mértola uma proposta de alteração da data de realização dessa grande feira anual, feita por um grupo de munícipes, tendo como principal razão a impossibilidade de a ela concorrerem os mineiros de S. Domingos: "[Requerimento] de 68 habitantes das freguesias de Sant'Anna de Cambas e Corte de Pinto, pedindo para que fosse mudada a feira de Sant'Anna para o ultimo Domingo de cada anno, dia da Senhora Sant'Anna, devendo comprehender a mesma, não só o ultimo domingo, mas tambem o sabado e a segunda feira anterior e posterior; por isso que está demonstrado que nos dias 29, 30 e 31 do mesmo mez, designado até agora para a dita feira, ella não pode ter lugar sem quase prejuizo da maior parte dos habitantes das mesmas freguesias, que não podem concorrer ali para as suas transacções commerciais, em virtude de trabalhos da mina de S. Domingos, que não podem largar e outros motivos." [185] A Câmara aceita a alteração e aprova o 4° Domingo de Julho, mas em 1901 a feira realiza-se novamente entre 29 e 31 de Junho, constituindo com a Feira de S. Mateus, as duas únicas feiras concelhias. Em Junho de 1862 tenta-se transferir a feira da vila de Alcoutim, de Setembro

---

[182] As festas de Monte Gordo em honra de Nossa Senhora das Dores, di-las Ataíde Oliveira celebradas no mês de Agosto (1908, p. 189). Em Julho de 1890 é criada uma feira nos dias 4 e 5 de Agosto de cada ano, no rossio de Giões (cfr. J. Varzeano, 1994-d, p. 11). Sobre possíveis modelos espaciais de proveniência de mercadores e de clientes em feiras regionais, durante o Antigo Regime, ver David Justino *et al.*, 1983.

[183] Dela fala J. Leite de Vasconcellos com base nos festejos de 4 de Dezembro de 1904 (1938, V, p. 108). Em Mértola recolheu o etnólogo a seguinte quadra: "Ó Senhora Santa 'Barba',/ Tenha dó dos barreneiros:/ Trabalham debaixo do chão/ À luz dos seus candeeiros!" (1975, I, p. 241).

[184] AHM, Cx. A.B.3/2, *Código de posturas...*, fl.27v.

[185] AHM, *Actas...*, Cx. A.B.1/28, fl. 22-22v.

para 18 a 20 de Agosto:

> "Seria mais concorrida não só da parte dos logistas e porque mais comodidade vinhão para aqui da Feira dos Mártires que se faz em Castro Marim no dia 15, como tão bem por ser mez d'Agosto em que há maior affluência de gente a banhos em Sanlucar do Guadiana, sendo indubitável serem os hespanhoes que fazem o maior gosto nesta Feira. Acresce a esta circunstância ser o sal o género de mais consummo, e que a maioria dos habitantes do concelho aqui vem comprar e fazendo-se a Feira no mez d'Agosto, quando o sal ainda não está armasenado, deve vender-se mais barato do que provem utilidade aos habitantes do concelho, ao passo que fazendo-se a Feira em Setembro,não só pela espera já feita da armasenagem, como muitas vezes pelas chuvas que já tem caído, tem já augmentado no preço." [186]

Três razões de peso que se prendem com a sequência do calendário das feiras regionais, com o público consumidor e com os produtos mais procurados.

Na margem direita do Guadiana e na área de maior produção agrícola tentara a edilidade mertolense implementar uma outra feira anual, a de S. Pedro de Solis. Na reunião de 1 de Abril de 1891:

> "Disse o presidente que encontrava de grande utilidade para este concelho e concelhos limitrophes o haver na aldeia de S. Pedro de Solis, d'este concelho uma feira nos dias 18 e 29 do mes de Junho, de cada anno, não só porque lhe parece dever ser muito concorrida a mesma feira, por ficar a mesma aldeia de S. Pedro n'um ponto central para as pessoas d'este concelho, do de Castro, Almodovar e outros do Algarve, mas tambem porque os habitantes d'estes concelhos, ali podem ir vender e comprar os objectos precisos para o governo de sua vida, por isso propunha que se fizesse uma postura para a criação da dita feira." [187]

Como já vimos a iniciativa não teve muito sucesso pela concorrência com as grandes feiras do Campo de Ourique, com as serranas do concelho de Alcoutim [188] e com as do litoral. Já em Maio de 1856 a Câmara de Mértola tomara conhecimento de um oficio "[...] da Comissão municipal da Villa de Castro-Marim [...] pedindo à Camara que faça publico o estabelecimento d'um mercado mensal n'aquella villa." [189] Supomos ser a única vez que na documentação encontrámos o termo *mercado* para um acontecimento deste tipo [190]. Mas se ele se relaciona com uma periodicidade mais intensa de realização e o tipo de produtos comercializados (em especial os horticolas), prova também que só no mundo do litoral isso é possivel, e aí (em 1856) era claramente a Vila de Castro Marim que controlava ainda o

---

[186] Cit. por José Varzeano, 1989-a, p. 9.

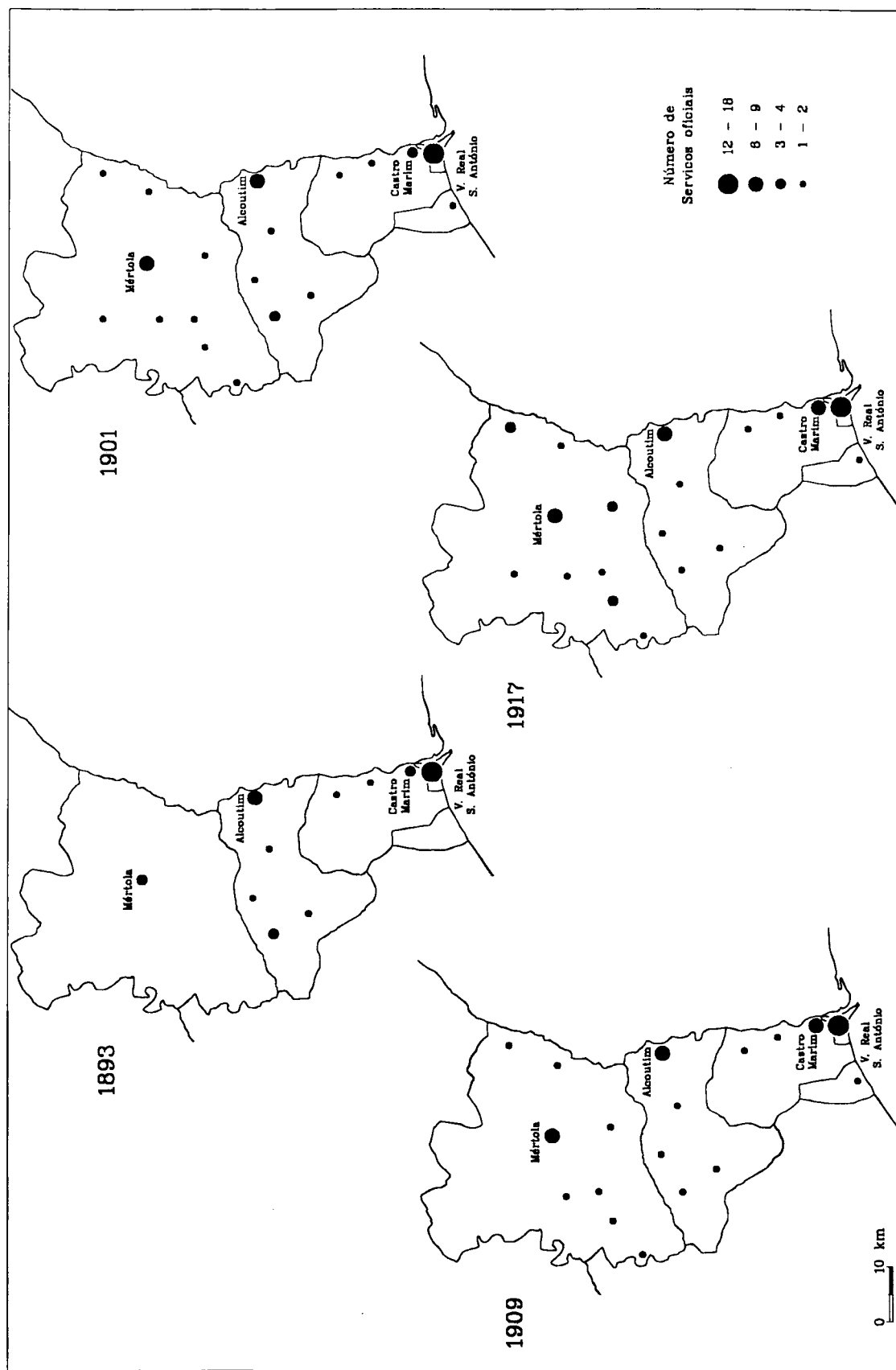
[187] AHM, *ibid.*, Cx. A.B.1/26, fl. 131v.

[188] Em especial a de gado, de Martim Longo, pelo Corpo de Deus (cfr. A. Ascenção Nunes, 1985, p. 383). Em Martim Longo existiam muitas olarias nos meados do século XIX, que sendo a causa de destruição de vasta área de mato (id., 1989-b, p. 12), abasteciam o mercado próprio e as feiras próximas (ver José Varzeano, 1988).

[189] AHM, *Actas...*, Cx. A.B.1/16, fl.6v.

[190] Sobre os conceitos de "feira" e de "mercado", ver Jorge Gaspar, 1986, p. 9-13.

Fig. 157 – Distribuição dos serviços oficiais nos concelhos do Baixo Guadiana português em 1893, 1901, 1909 e 1917.

Fonte: *Annuario-Almanach Commercial* (1893, 1901, 1909 e 1917).

espaço [191].

No Baixo Guadiana espanhol a grande feira-romaria é a de Nossa Senhora das Angústias, no final da primeira semana de Setembro, em Ayamonte (ver Doc. nº 81). A festa de Sanlúcar tinha um carácter bastante local, atraindo contudo a população do concelho de Alcoutim. Para o interior as grandes feiras estão longe: a mais próxima é a de Villanueva de los Castillejos, celebrada também em Setembro [192].

c) Os serviços

Através do *Annuario Commercial* a evolução da repartição dos serviços oficiais nos concelhos do Baixo Guadiana é mínima ao longo do quase quarto de século em estudo [193] (Fig. 157). Mantendo-se a organização administrativa, judicial, dos serviços de finanças, etc., seria natural que não se visualizem substanciais modificações. Foram cartografadas em conjunto as referências às administrações concelhias, às alfândegas, à capitania do porto, ao juiz de paz, às repartições da fazenda, às recebedorias, aos vice-consulados, à guarda fiscal, à cadeia, à administração judicial, às secções fiscais, aos regedores e às conservatórias.

Assim como o regedor é uma figura existente em todas as sedes de freguesia, também em todas as sedes de concelho se concentram um número fixo de funções como a administração municipal, a recebedoria, a repartição da fazenda, a secção fiscal ou a conservatória do registo civil. Vila Real de Santo António possui todas as actividades e também algumas que nenhum dos outros concelhos alberga, como a capitania do porto ou a estação telegráfica do cabo submarino. Graças à sua situação fronteiriça e à semelhança de Alcoutim, apenas nas duas vilas existem serviços de alfândega, de guarda fiscal e vice-consulado [194]. A administração judicial pelo contrário, reporta-se apenas a Vila Real e a Mértola.

Em Alcoutim, o vice cônsul que se mantém é o espanhol, enquanto esse corpo cresce ao longo dos anos em Vila Real, face ao movimento internacional do seu porto marítimo: 4 vice cônsules em 1893, 10 em 1909. Além da Espanha, fazem-se representar a Bélgica, a França, a Alemanha, a Holanda, a Inglaterra, a Itália, a Noruega, o Perú e a

[191] "A periodicidade da feira relaciona-se com a procura [...] São características do povoamento, além da densidade de distribuição e grau de dispersão, o nivel de consumo da população. " (Paula Lema, 1973, p. 36).

[192] P. Madoz, 1869.

[193] A imagem de 1893 é sempre deficiente, pela falta de dados na publicação. Sobre a importância histórica da "revolução do sector serviços" na economia contemporânea, ver R.M. Hartwell, 1983.

[194] Segundo C. Raffestin *et al.* estas funções que representam os "efeitos induzidos" pela existencia do limite politico "[...] permettent l'articulation des deux zones par les services qu'elles mettent à disposition." (1975, p. 12).

Argentina [195]. Em Mértola parece ter existido um agente consular que representava os interesses de várias nações [196]. É esta uma das poucas actividades para a qual possuímos números crescentes a atestar o desenvolvimento económico e social do núcleo de população. Na maioria das freguesias rurais encontrámos a conservatória do registo civil, sempre o regedor e em algumas o juiz de paz. A Mina de S. Domingos, por não ser sede de freguesia, não possui nenhum desses serviços que se encontram em Santana de Cambas ou em Corte do Pinto.

Os serviços de saúde confirmam de igual modo a evolução geral do ciclo de vida que temos estudado: o momento importante na viragem do século, uma decadência progressiva que os anos de guerra irão acentuar (Fig. 158). A estrutura dos serviços mantém-se. Um único hospital em Vila Real de Santo António recebe doentes de todo o vale do Baixo Guadiana e envia-os para Tavira ou para Faro, nos casos mais graves. A referência à existência de uma unidade em Mértola (em 1901) deve-se certamente à presença dos serviços de tratamento ligados à Santa Casa da Misericórdia local [197]. Os médicos residem nas sedes de concelho, deslocando-se às freguesias e lugares dependentes. Em Mértola e em Vila Real encontrámos entre 3 a 4 médicos nos primeiros anos do século, decrescendo esse número para o início da segunda década [198]. Alcoutim tem também o seu médico residente [199] e Castro Marim deixa de o ter nos últimos anos de Oitocentos, muito provavelmente pela proximidade de Vila Real e da maior facilidade de comunicação com esta vila. Os farmaceuticos surgem com a mesma distribuição espacial que os médicos e com uma proporcionalidade idêntica: em Vila Real e em Mértola, 2 farmaceuticos, mas em Alcoutim e Castro Marim um único. Em 1917 encontrámos também um farmaceutico em Alcaria Ruiva, freguesia de Mértola. Na Mina de S. Domingos a presença de um médico, de um

---

[195] As funções dos consules (ou vice-consules) estrangeiros eram multiplas mas "[...] may be divided into notarial duties, duties connected with shipping, and State services." (D. Platt, 1963, p. 494). Sobre a organização do corpo consular britânico na segunda metade do séc. XIX, afirma ainda D. Platt: "[...] The General Service in 1903 was still an agglomeration of independent, individual ports with no systematic recrutment, grading, transfer, and formation, and no adequate overall controll." (1971, p. 68).

[196] Cfr. Jules Daveau, 1882, p. 28.

[197] Em Julho de 1878, acontecendo um grave acidente de trabalho numa estrada em construção em Alcoutim, os feridos são transportados por via fluvial, para o Hospital da Misericórdia de Mértola (A. Ascensão Nunes, 1993, p. 27). Sobre as Misericórdias algarvias das vilas ribeirinhas do Guadiana, ver Maria Helena Pinto *et al.*, 1968.

[198] A criação e existência dos lugares não quer dizer que eles se encontrem permanentemente ocupados, entre outras fortes razões, pelo quantitativo da "dotação". Em Setembro de 1898 é fixada "[...] em 300$000 réis annuaes a dotação do partido medico municipal do mesmo concelho, que se achava vago ha mais de um anno." (*Collecção Official de Legislação Portugueza*, 1898, p. 682). Só em 1903 é criado em Vila Real um "partido de parteira" com réis 100$00 annuaes e com residencia obrigatória na sede do mesmo concelho "(*ibid.*, 1903, p. 871).

[199] Sobre as vicissitudes do estabelecimento de um médico e de um farmaceutico permanentes em Alcoutim, ao longo do século XIX, ver A. Ascensão Nunes, 1993..

Fig. 158 – Organização dos serviços de saúde e de assitência nos concelhos do Baixo Guadiana português em 1893, 1901, 1909 e 1917.

Fonte: *Annuario-Almanach Commercial* (1893, 1901, 1909 e 1917).

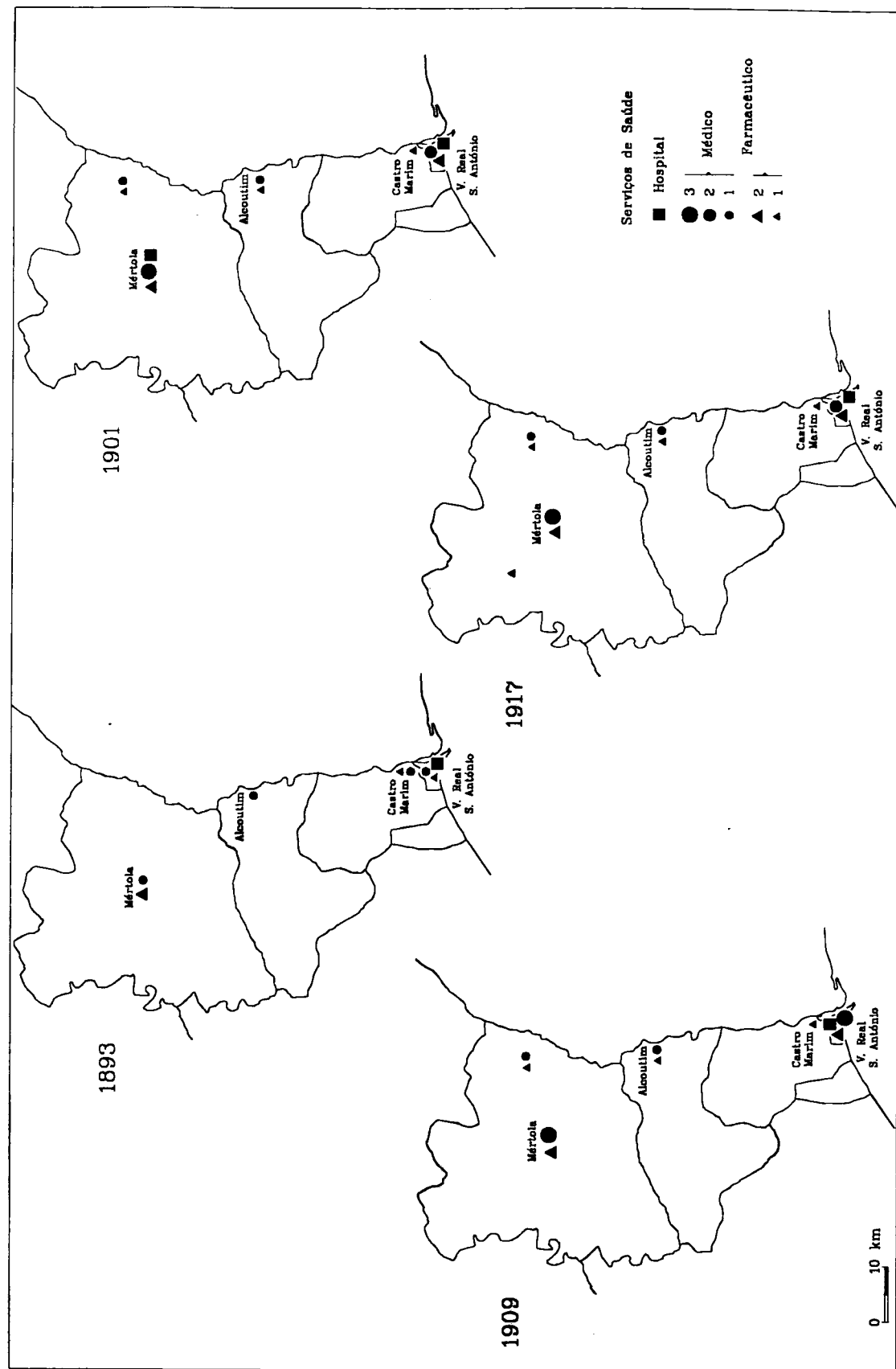
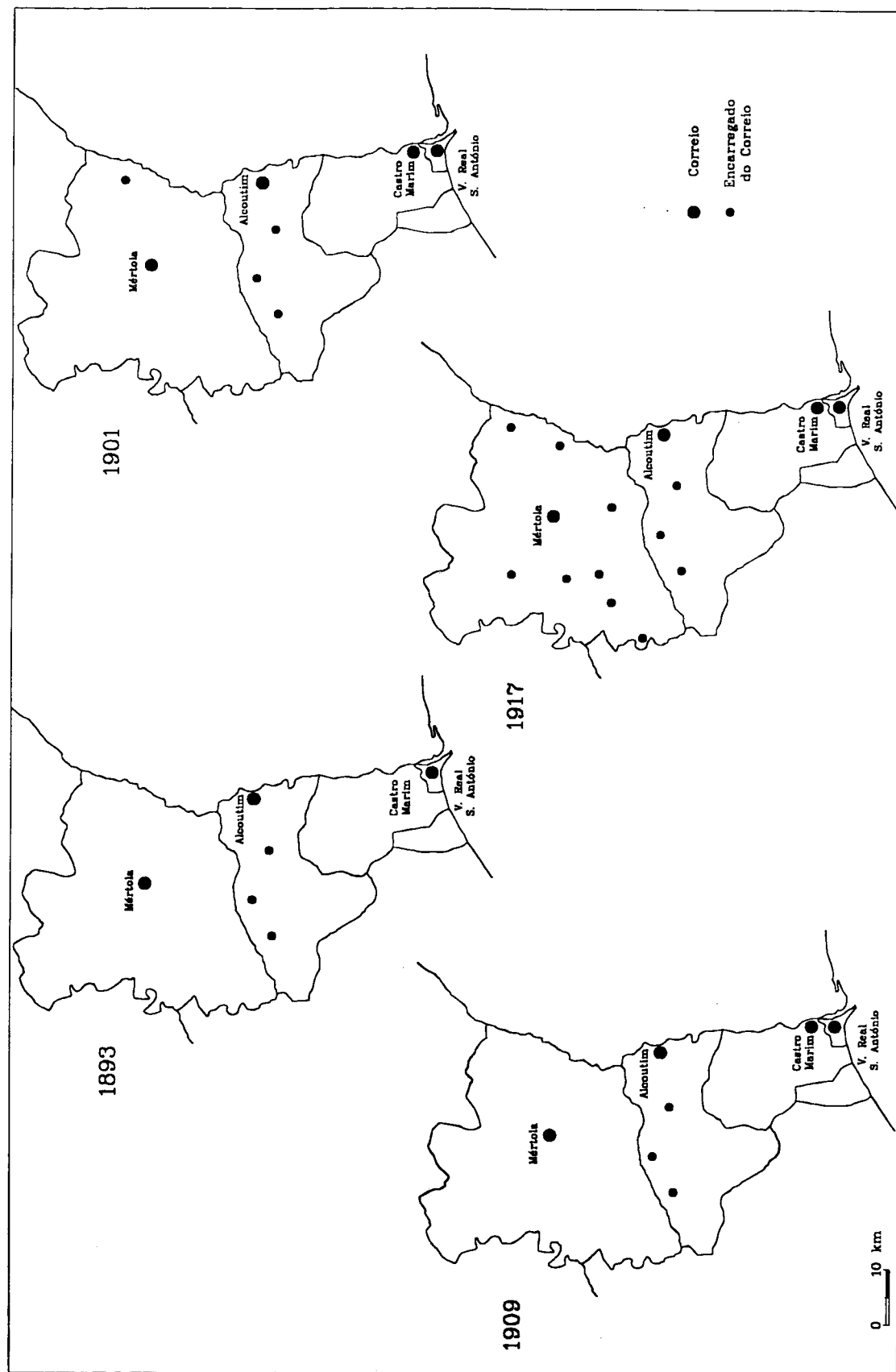



Fig. 159 – Organização dos serviços de correio nos concelhos do Baixo Guadiana português em 1893, 1901, 1909 e 1917.

Fonte: *Annuario-Almanach Commercial* (1893, 1901, 1909 e 1917).

farmaceutico e de um enfermeiro é constante ao longo dos anos, face aos permanentes acidentes que ocorrem na mina.

Sobre o desenvolvimento e importância do rio Guadiana na circulação dos serviços postais, dedicámos já uma parte deste estudo (Capítulo V, 2.2.). O *correio* mantêm-se nas sedes dos concelhos ao longo dos anos (Fig. 159). A rede de *encarregados do correio*, segundo o *Annuário* demora mais tempo a estabelecer-se em alguns municípios: Alcoutim já em 1893 possui 1 funcionário em cada sede de freguesia [200]; Mértola, que em 1901 apenas contava com um *encarregado* instalado na Mina de S. Domingos, só em 1917 conta com um numeroso corpo de funcionários em actividade nas freguesias rurais [201]. Em Portugal, como em Espanha, um grave aspecto social condiciona largamente o desenvolvimento, expansão e eficácia dos serviços postais: o analfabetismo [202].

Uma das mais interessantes evoluções na distribuição espacial das actividades terciárias é a das escolas e dos professores. "A instrução oitocentista portuguesa... Sonhemos com um painel vasto, para o qual possuímos elementos valiosos, mas que é necessário debuxar numa perspectiva de conjunto. Ou, se preferirdes, uma série de mapas que nos levam a percepcionar com o rigor possível a evolução das massas discentes no tempo, relativamente próximo, de nossos avós. Em primeiro lugar, uma como que orografia do analfabetismo: as manchas carregadas e vastas de iletrados, e as pequenas clareiras dos alfabetizados. E como é que tal geografia da instrução se altera ao longo do século: em que sentido ou sentidos, em que ritmos." [203]

A primeira ideia é a do crescimento do número de escolas na primeira década do século XX, em especial depois da implantação do regime republicano [204]. Para a evolução que os mapas documentam não estamos seguros. Deve tratar-se uma vez mais de informação deficiente, já que no concelho de Serpa, o estabelecimento de cadeiras de instrução primária

---

[200] Datarão do início da década de 1880, o estabelecimento desses serviços (cfr. José Varzeano, s.d., p. 4).

[201] A reorganização dos serviços de correio data de 1880, aquando do estabelecimento da Direcção Geral dos Correios, Telegraphos e Faroes mas "[...] a criação de estações postais, que começou por fazer-se nas sedes de distrito, estendeu-se depois às sedes de concelho e alargou-se, mais tarde, a outras localidades embora o critério de escolha das novas estações deve ter obedecido a bases pouco rigorosas." (Maria Fernanda Alegria, 1988-c, p. 171).

[202] "[...] el analfabetismo trabó el desarrollo postal [...] Puestos en relación productores y consumidores, no necesariamente aparecía en la bodega algo que intercambiar. Puesta la gente en comunicación, resultaba que no quedaban tantas misivas que cursar." (N. Sánchez -Albornoz, 1975, p. 97).

[203] Joel Serrão, I, 1980, p. 30.

[204] Em 1909-1910 o número de Escolas Primárias no conjunto do País era de 5.552; em 1911-1912 de 6.412 e em 1916-1917 elevava-se a 6.862 (cfr. A. H. Oliveira Marques, 1980, p. 133).

nas diferentes freguesias, data de muito mais cedo [205]. Em Alcoutim, a Carta de Professor proprietário e vitalício da cadeira de ensino primário foi concedida por D. Maria II, em Janeiro de 1840 [206]. Em 1871 o concelho conta com cadeiras públicas de instrução primária em Alcoutim, Giões, Martim Longo, Pereiro e Vaqueiros. Os professores auferem 100$000 e dão aulas a 137 rapazes e 6 raparigas. No vizinho concelho de Castro Marim, as sedes das 3 freguesias contam também com um professor cada uma. São 13 as alunas e 80 os alunos matriculados. Em Vila Real de Santo António e em Cacela, os 2 professores residentes ensinam 82 rapazes [207].

Em 1917, não só todas as sedes de freguesia têm o seu professor como vários são os "lugares" que contam também com 1: Corte do Gafo, Morianes, Penilhas, Penedo... Nas sedes dos concelhos de Mértola, de Alcoutim e de Castro Marim mantêm-se ao longo dos anos 2 professores, bem como em Martim Longo e em Santana de Cambas [208] (Fig. 160). Em Martim Longo por ser das freguesias serranas de Alcoutim, uma das que maior área de população dispersa polariza. Em Santana por ser um dos grandes centros de população mineira [209]. Na Mina de S. Domingos existiam 1 escola e professores particulares que asseguravam o ensino de muitas das crianças residentes no próprio local: 1 entre 1897 e 1905, 2 até ao início da Guerra, 3 em 1917 [210]. Segundo o *Inquérito Industrial de 1890*, na escola primária (para o sexo masculino) de S. Domingos, custeada pela empresa, são apenas 30 os alunos, num universo de 1.052 operários. Dos restantes, 795 são analfabetos [211].

Para Vila Real de Santo António a evolução do número de professores reflecte de igual modo as fases de um ciclo de que temos vindo a falar. Existem 2 professores em 1901,

---

205 Brinches em 1837, Aldeia Nova de S. Bento em 1844, Vila Verde de Ficalho em 1875 (cfr. J. M. Graça Affreixo, 1984, p. 272-273).

206 Cfr. J.C.Vilhena Mesquita, 1991-b, p. 9.

207 J. Beires, 1872, p. 71-72.

208 Já em Agosto de 1863 recebia a Câmara de Mértola um oficio do "[...]commissario dos estudos [...] exigindo informações acerca dos principaes pontos do Concelho que mais conviesse terem escolas de instrucção primaria alem das que já existem - A Camara deliberou que se respondesse indicando como muito necessarias na aldea de S. Miguel e d'Alcaria Ruiva." (AHM, *Actas*..., Cx. A. B. 1/19, fl. 26v). Em Mértola existiam igualmente em 1891 "escolas particulares de ensino livre" para as quais a Câmara Municipal contribuiu através de um subsídio de 73$545 réis. (AHM, *Contas geraes*..., Cx. A. D. 1/11, fl. 169). Em Setembro de 1866, o Governo Civil de Beja proposera a criação de uma cadeira de instrução secundária em Mértola, porém a Câmara respondeu achar "[...] de mais instante necessidade a criação de mais algumas cadeiras d'instrucção primária, além das já existentes, particularmente para as freguesias de S. Miguel, Alcaria Ruiva e S. João." (AHM, *Actas*..., Cx. A. B. 1/20, fl. 35).

209 A escola de Santana de Cambas foi a instituição que logo no início do ciclo mineiro arcou com um maior contingente de novos alunos. Nos anos escolares de 1871/72 e de 1873/74 a Câmara de Mértola gratificou com 10$000 réis o professor aí em funções, por ele leccionar mais de 30 alunos (AHM, *Contas geraes*..., Cx. A. D. 1/11, fl. 71 e 79).

210 O Presidente da Junta de Freguesia de Corte do Pinto solicitava em Fevereiro de 1901, junto da Câmara de Mértola, a criação de uma escola de sexo "fiminino" na Mina de S. Domingos "uma povoação importante, uma das que mais contribue para o município e para a parochia." (AHM, *Actas*..., Cx. A. B. 1/30, fl. 5).

211 *Inquérito Industrial de 1890*, I, 1891, p. 170. A fonte diz existirem ainda "algumas escolas por particulares, para o sexo feminino" (*ibid.*, p. 32).

Fig. 160 – Distribuição dos professores de ensino primário nas freguesias do Baixo Guadiana português em 1893, 1901, 1909 e 1917.

Fonte: *Annuario-Almanach Commercial* (1893, 1901, 1909 e 1917).

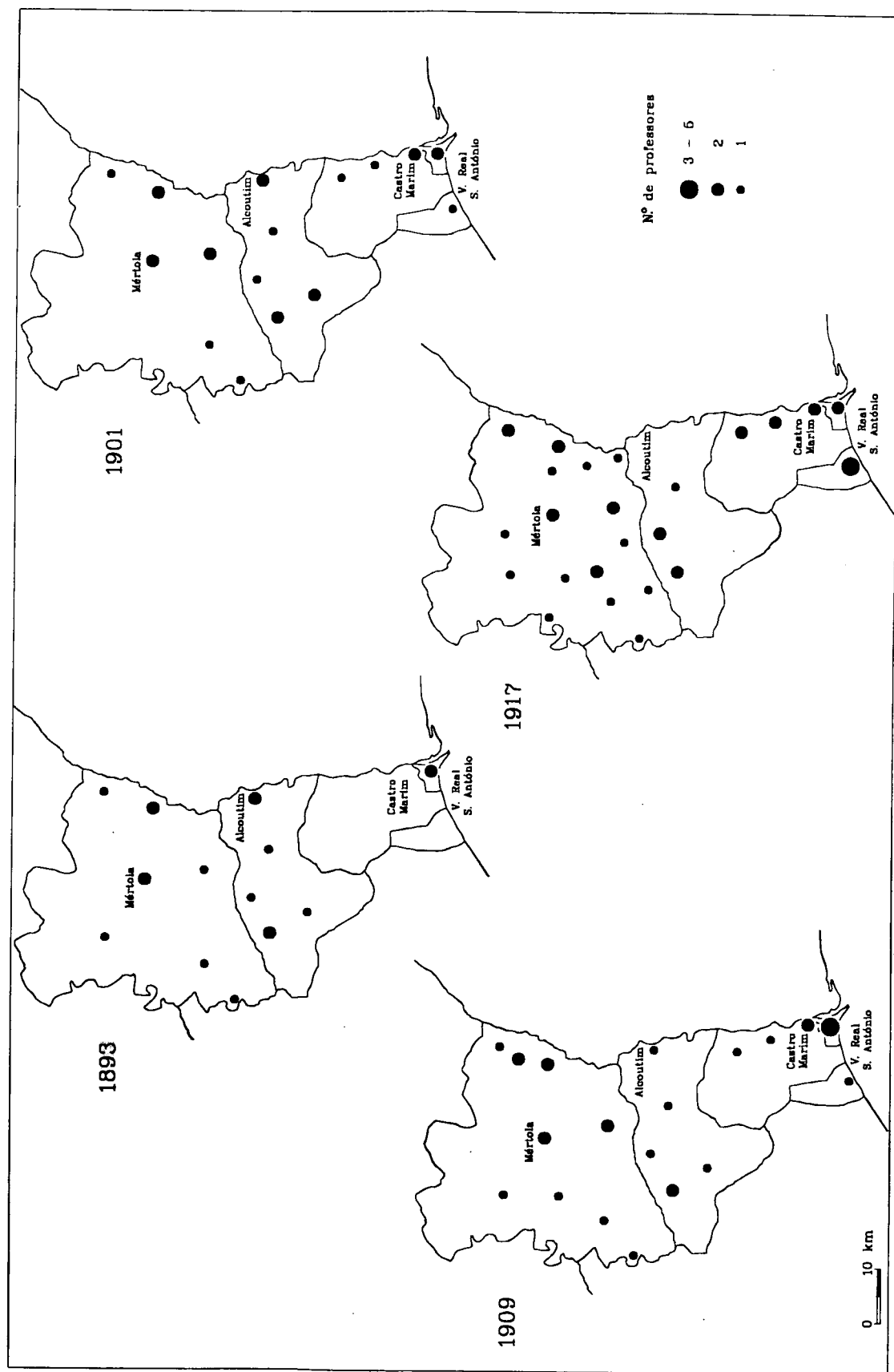
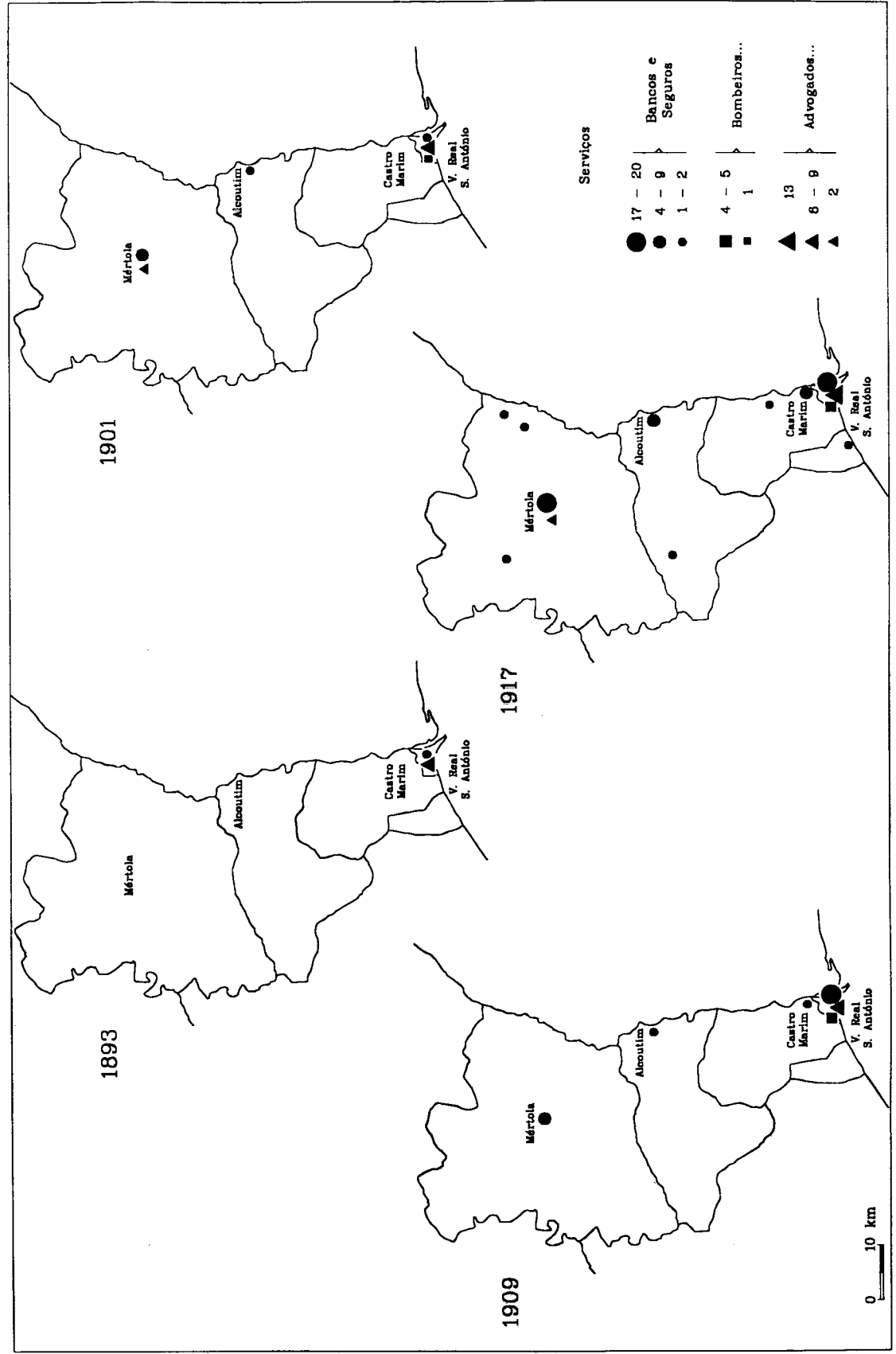



Fig. 161 – Implantação de diversos serviços nos concelhos do Baixo Guadiana português em 1893, 1901, 1909 e 1917.

Fonte: *Annuario-Almanach Commercial* (1893, 1901, 1909 e 1917).

4 em 1905, 5 em 1909; depois inicia-se o declíneo, 4 em 1913, 2 em 1917, numa relação directa com o decréscimo da própria população [212].

Em 1873, a Câmara de Mértola solicitou junto do Governo Civil de Beja a criação de uma escola de minas na sede do concelho, projecto que não se concretizou por razões materiais [213] mas também porque a empresa de S. Domingos não devia estar particularmente interessada em concorrência local [214].

A multiplicidade de serviços existentes particularmente em Vila Real de Santo António, tornou difícil a sua agregação com vista a uma representação gráfica (Fig. 161). Assim, foi organizado um primeiro conjunto referente às agências bancárias, montepio e agências de seguros; um segundo reunindo corporações de bombeiros, associações profissionais e sociedades cooperativas e, finalmente, um terceiro compreendendo os advogados, os notários, os solicitadores e ainda, os agentes comerciais e de navegação e os despachantes. Há que reter, por um lado, a implantação destes serviços em todas as sedes de concelho e, por outro, a sua progressiva difusão.

As agências bancárias e de seguros surgem por todo o País desde meados do século XIX [215]. O Baixo Guadiana não é de modo algum um caso à parte, antes o testemunho de que mesmo aos espaços periféricos chegam as inovações [216]. No caso da área em estudo não restará dúvida que o seu aparecimento se relaciona com o surto económico vivido em função da exploração mineira. Em Mértola, as agências bancárias são em maior número que em Vila Real, em 1913 e em 1917: 12 para 5 [217]. Com as agências de seguros acontece o inverso, o que se prenderá com as características de porto marítimo da vila da foz: entre 1905 e 1917, Vila Real tem cerca de 15 agentes de seguros, enquanto que em Mértola eles são 4 ou 5 [218]. Se o final da primeira década parece ser o momento para que um verdadeiro *boom* aconteça,

---

212 Segundo Athaide de Oliveira em 1907, Vila Real além das escolas oficiais contava ainda com 8 escolas particulares mistas (1908, p. 146).

213 AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/22, fl. 9.

214 O mesmo aconteceu na provincia mineira de Huelva onde não se criaram escolas de "ingenieros y de facultativos, o capataces de minas. Ello nos hace ver la desidia de la administración y su poco interés en fomentar la riqueza del territorio." (R. Marquez Macias *et al.*, 1986, p. 403). A informação não parece completamente segura para o caso dos "capataces de minas", já que J.M. López de Azcona refere a existência de um centro de ensino em Huelva (1979).

215 Ver Miriam Halpern Pereira, 1983, p. 257-260 e N. Sánchez Albornoz, 1985, p. 80-84.

216 O Banco Rural de Serpa data de 1840, construído a partir dos fundos do antigo celeiro comum, instituido na vila, em Maio de 1690 (cfr. J. M. Graça Affreixo, 1984, p. 249-264).

217 Segundo o *Annuario-Almanach Commercial* existiam em Mértola, em 1909, agências dos seguintes bancos: Banco do Alentejo, Banco de Portugal, Banco Commercial do Porto, Economia Portugueza e Banco Lisboa & Açores (p. 2025).

218 Em 1917 existiam em Vila Real de Santo António agências das seguintes companhias de seguros: A Mundial, Commercio e Industria, Europa, Fidelidade, Sociedade Portugueza de Seguros, Futuro, Iris, La Union y El Fenix Español, Norwich Union, Patria, Portugal, Reformadora, Tagus, The Equitable e Urbana Portugueza.

é para o período da Guerra que vemos estes serviços - os agentes de seguros - difundirem-se pelas freguesias rurais: Alcaria Ruiva, Corte do Pinto, Martim Longo, Azinhal e a Mina de S. Domingos.

Bombeiros, associações e sociedades concentram-se em Vila Real de Santo António, crescendo o seu número em função do desenvolvimento que acontece na vila, no ramo da indústria conserveira. Fenómeno semelhante ocorre com o terceiro grupo de profissionais: a sua concentração é notável em Vila Real. Apenas Mértola mantém 1 a 2 advogados residentes. Na vila da foz residem os 2 ou 3 notários de toda a área, os cerca de 3 despachantes autorizados, os 3 a 4 agentes de navegação. Os 2 a 3 solicitadores referênciados apenas surgem para o primeiro lustro do nosso século, coincidindo com um ponto alto da vida económica da vila. A concentração em Vila Real de Santo António de todos estes serviços raros faz com que a sua área de influência (potencial e efectiva) seja extensa, não só para o interior da serra algarvia mas também, e o que é mais, para o extremo Sudeste do Baixo Alentejo, através do rio Guadiana e graças à sua navegação [219].

A existência de actividades de lazer nas povoações do Guadiana é também sintomática de alguns aspectos que referenciámos para este ciclo de vida do rio, embora a realidade não seria muito distinta de freguesia para freguesia (Fig. 162). Na sede de cada uma delas existiria 1 (no máximo 2) comerciantes com uma loja que tudo vendia, funcionando também de taberna e, por isso, de lugar de encontro e de diversão. Nas sedes de concelho seriam em maior número e com uma função mais exclusiva as tabernas, existindo 1 ou 2 clubes recreativos (normalmente rivais), a que se associava uma banda filarmónica, onde se organizavam bailes e se representavam peças teatrais. É o que acontece em Mértola, em Alcoutim, em Castro Marim. O seu número, a referência de ano para ano à filarmónica ou ao teatro, café ou bilhares, depende dos critérios da fonte. Lembraríamos ainda as associações cívicas e politicas que funcionavam muitas vezes anexas às instituições de cultura e recreio ou haviam mesmo aproveitado as estruturas daquelas [220].

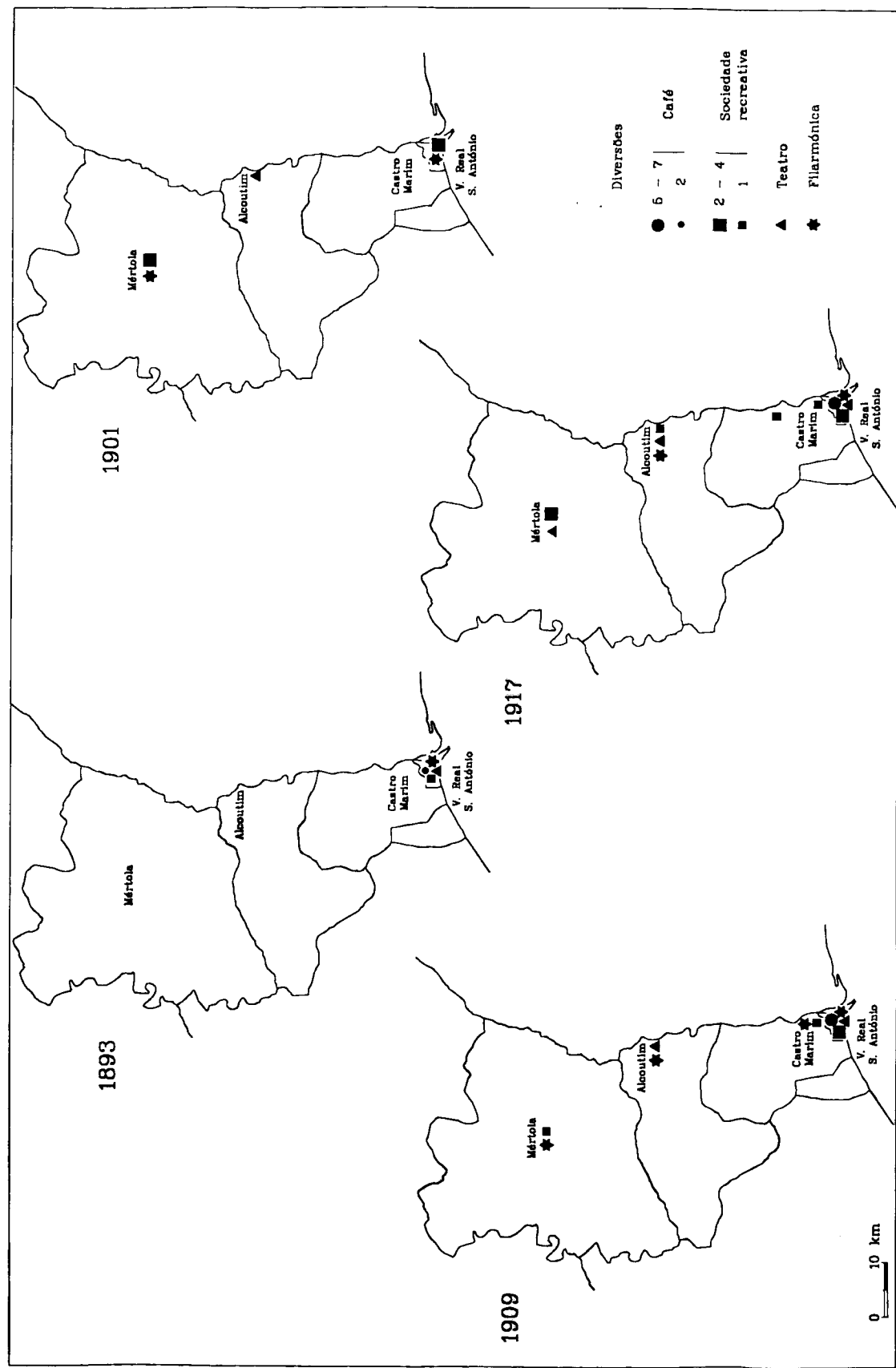
Os aspectos mais importantes a reter são, por um lado, a concentração progressiva em Vila Real de Santo António dessas actividades de lazer, com um momento alto retratado na imagem de 1909, relacionado com o *boom* do turismo balnear, a que os anos de guerra

---

[219] Vitorino Magalhães Godinho refere a importância da formação de "[...] uma burguesia rural e das vilas, que tão grande papel desempenhará no republicanismo [...]" (1980, p. 146).

[220] Em 1917 encontramos no Azinhal o "Centro Democrático Dr. Rodrigues de Freitas" e, em Mértola, a "Associação de Trabalho 31 de Janeiro", o "Centro Mertolense de Instrucção e Recreio", o "Club Mertolense", o "Grémio Recreativo do 1° de Dezembro" e o "Theatro da Republica".

Fig. 162 - Distribuição de diversas actividades de lazer nos concelhos do Baixo Gaudiana português em 1893, 1901, 1909 e 1917.

Fonte: *Annuario-Almanach Commercial* (1893, 1901, 1909 e 1917).

vêm pôr fim e, por outro, a difusão lenta dessas actividades no interior, visíveis quer pela sua crescente presença em Alcoutim, quer pelo seu aparecimento na próspera povoação do Azinhal, em 1917 [221]. A Mina de S. Domingos não é nunca (estranhamente) citada a este propósito.

5.2 - O espaço espanhol

Para o espaço do Baixo Guadiana espanhol a multiplicidade de fontes, acarretando cada uma delas um conjunto de critérios distintos na selecção e apresentação dos dados, impossibilita leituras diacrónicas com alguma segurança [222]. Antes de mais concentrámos a nossa atenção sobre a cidade de Ayamonte, já que sobre ela possuímos informação mais antiga e também com mais continuidade. A análise das modificações ocorridas no núcleo urbano, como centro polarizador das actividades da margem espanhola do Baixo Guadiana, supre assim (em parte), a falta de dados para os municípios do interior (em especial os relacionados com o rio), que só existem para datas mais recentes e de modo não uniforme. Construiremos com eles o enquadramento possível.

Segundo o *Padrón del Censo* realizado no Natal de 1860, que contabilizou 5.854 habitantes na cidade de Ayamonte, as profissões eram as seguintes: 7 eclesiásticos, 25 empregados activos e 8 reformados, 45 membros do exército (6 dos quais jubilados) e 235 da marinha (dos quais 228 matriculados), 4 capitães da marinha mercante e 354 marítimos, 230 proprietários, 118 arrendatários e 532 jornaleiros, 83 comerciantes, 4 professores (1 dos quais particular), além dos 5 dedicados apenas ao ensino primário (2 homens e 3 mulheres), 3 advogados, 4 médicos, 2 farmaceuticos e 1 veterinário. Na indústria contavam-se: 1 fabricante e 136 operários (6 dos quais mulheres), a que haveria que acrescentar como "jornaleros en las fabricas", 23 homens e 17 mulheres. Os artesãos eram 355 homens e 255 mulheres. Os criados eram 128 homens e 190 mulheres e os *pobres de solemnidad*, 19 homens e 2 mulheres [223]. Lembramos o esperado peso do sector marítimo na vida da cidade mas também da indústria a ele ligado e do importante terciário que encontramos. Foram recenseados 1.072 indivíduos que sabem ler e escrever, o que representa cerca de 18% da

---

[221] "El progreso de tales servicios puede considerarse, desde el punto de vista de la oferta, como parte del progreso de la especialización y la división del trabajo, de su más variada y compleja utilización y, desde el punto de vista de la demanda, como el resultado del cambio de gustos y costumbres que trajo consigo el incremento de la riqueza." (R. Hartwell, 1983, p. 379).

[222] *Padrones de Vincindario* ou simples registos profissionais elaborados pelo poder local, confrontam-se com a informação dos *Guias Comerciales*, com a divulgada pelo *Boletin Oficial da Provincia de Huelva* ou mesmo com a presente nos periódicos regionais, construída a escalas distintas, para um sector profissional ou referente aos impostos pagos pelos municípios.

[223] AMA, *Padrón del censo[...] 1860*, Legajo 368.

população. Frequentando o ensino primário existem 342 alunos. A população ligada ao campo era apenas cerca de 1/3 dos activos, segundo o *Padrón* e, recordando a extensão e características do município, lembramos as palavras de Madoz: "Hay muchas casas pequeñas en el rádio de 2 á 3 leg., que ninguna merece el nombre de cortijo, granja ni caserio." [224]

Embora diga apenas respeito aos abrangidos pela cobrança do imposto industrial, o *Registro de todos los industriales de esta Ciudad* elaborado para o biénio 1881/82 arrola as actividades secundárias e terciárias com grande minúcia. São os seguintes, os "industriais":

"Registro de todos los industriales de esta Ciudad, comprendidos en la matricula de otro año." (1881-1882)

Ayamonte:			
Tejidos por menor	12	Efectos navales	1
Vinos por mayor	1	Naviero	14
Pescado por mayor	3	Carruages	1
Café	1	Horno de Ladrillos	3
Sedas y merceria	5	Caldera jabón	1
Pieles	1	Caldera destillar	1
Juguetes finos	1	Alquitarra	2
Comestibles	8	Fab. de Escabeches	1
Sal por menor	1	Fab. de Salazón	4
Petroleo por menor	1	Fab. de Guano	1
Aceite	16	Horno de cal	5
Vinos y aguardiente	23	Piedra de Molino	12
Tablajero	5	Farmaceutico	2
Estampas	1	Medico	4
Masonero	3	Sangrador	1
Cacharreria	9	Veterinario	2
Esparteria	4	Abogado	3
Cordelero	3	Escritorio Actaciones	1
Pescado por menor	1	Notario	1
Huespedes	2	Procurador	4
Adm. Fincas	1	Confitero	2
Conductor de barco	1	Carpintero	2
A. Aduana	1	Herrero	3
Comisionado	1	Sastre	4
Comerciantes	1	Albardonero	1
Esp. granos	2	Horno con venta	2
Carnes	2	Barbero	3
Billar	2	Zapatero	5

Fonte: AMA, *Industrial. Registro...*, Legajo 1444.

[224] P. Madoz, III, 1847, p. 194.

São as 6 fábricas que retêm a nossa atenção mas também os pequenos luxos que existem, denotando uma vida urbana que cresce: 1 loja de brinquedos, 4 alfaiates. Sente-se também o desenvolvimento do porto marítimo (não exclusivamente pesqueiro), em parte relacionado com o incremento do tráfego mineiro no rio Guadiana, através de algumas profissões que se multiplicam (14 "navieros") ou especializadas que se instalam: agente de alfândega, "efectos navales", condutor de barco.

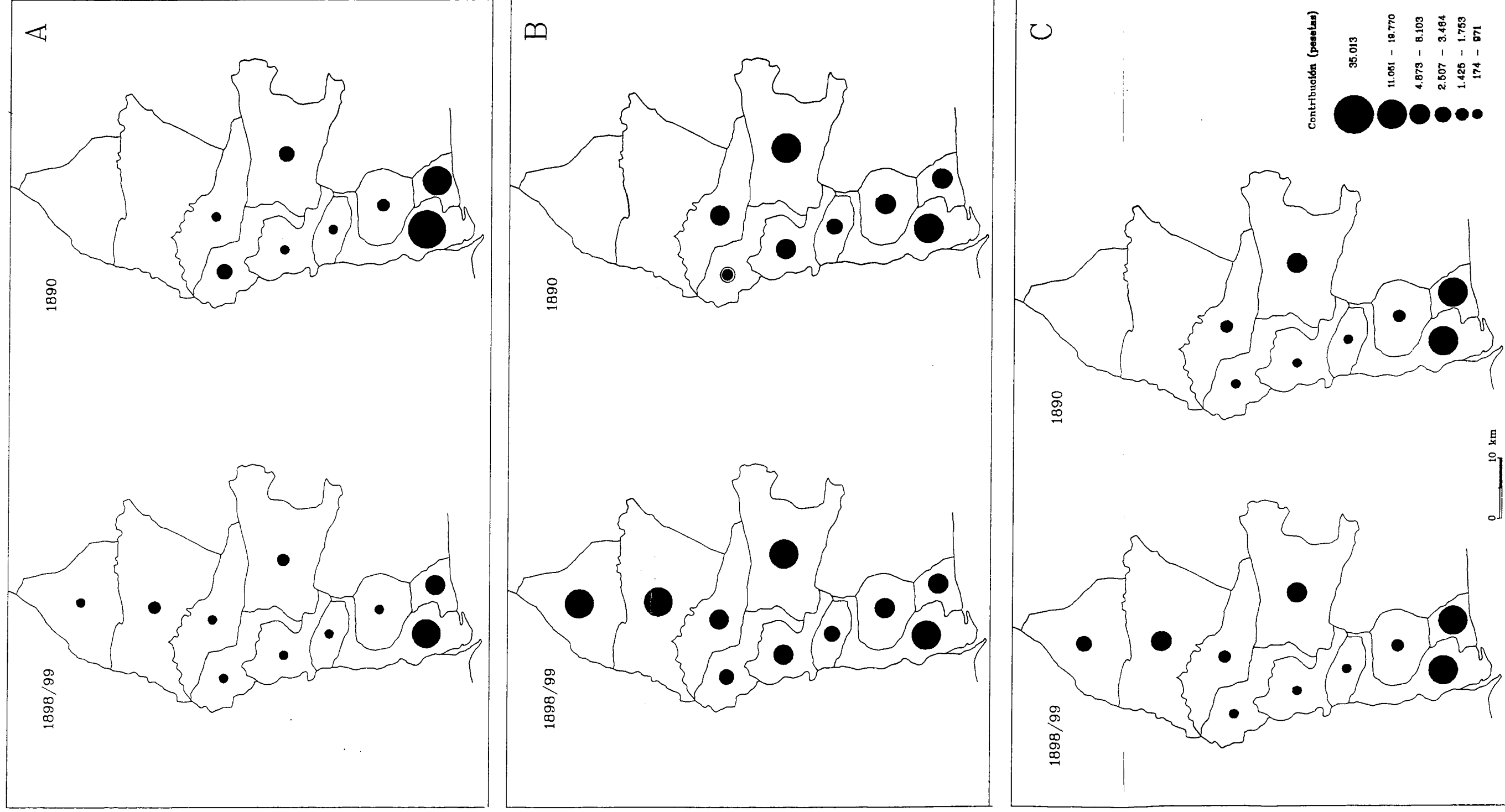
Uma outra imagem vinte anos mais tarde é possível para Ayamonte e para os seus "industriales". Em Fevereiro de 1903, o *Boletín Oficial da Provincia de Huelva* publica uma detalhada lista onde os contribuintes industriais são menos duas dezenas do que em 1881/82. Porém, as conclusões não são simples nem fáceis, na ausência dos critérios de selecção que estão na base dos arrolamentos e, especialmente, na falta de pagamentos em numerário. Há contudo e sem dúvida, um notável desenvolvimento, quer pelo aumento do número de importantes profissões colectadas como do sector secundário, quer pelo aparecimento de novas. Assim e para dar apenas alguns exemplos significativos: os agentes de alfândega são agora mais 3, as lojas de "efectos navales" mais 1, os bilhares mais 2, os advogados mais 3, os notários mais 1, os carpinteiros mais 2. Há agora 1 relojoeiro e 1 chapeleiro mas, especialmente, 5 novas fábricas, dando trabalho a um largo número de operários. Mas vejamos a lista.

"Huelva - Administracción de Contribuciones - 1903: Relación de los industriales que aparecen inscriptos en las matrículas de esta provincia."

Ayamonte:			
Bazar	1	Carro 2 caballos	4
Cereales	3	Naviero	8
Tejidos	7	Almadraba	1
Drogueria	1	Cuerdas	1
Pescado	2	Fab. Vasigeria	1
Merceria	4	Fab. de Ladrillos	2
Ultramarinos	1	Comisionado	1
Mercader	1	Horno de cal	1
V. Calzado	5	Alambique	1
Comestibles	5	Anisado	1
Vino, aguardiente	15	Fab. de Escabeches	2
V. Relojes	2	Fab. de Salazón	3
Mesonero	1	Fab. de Conserva	2
Abaceria	5	Fab. de Guano	4
Bodegón	3	Piedra Molino	2
Café	4	Hno Cilindro	3
Huespedes	2	Matrona	1
Tablajero	2	Farmaceutico	1
Aceite	1	Veterinario	1
Esparteria	2	Abogado	6
Cacharreria	4	Escribano	1
Utiles de pesca	1	Notario	2
Pescado frito	1	C. Letras	1
Leche de vaca	1	Procurador	3
A. Consumos	1	Juez	1
Correo	1	Srio Juez	1
A. Aduanas	4	Sastre	2
Efectos navales	2	Impresores	1
Almacen	2	Barbero	3
Comerciante	1	Carpintero	4
Comicionista	1	C. Carros	1
Esp. Cereales	1	Herrero	1
Esp. Harinas	1	Hno Bizcocho	2
Esp. Frutos	1	Sombrero	1
Billar	3	Sillero	1
Carruages	4	Zapatero	6
		Colchonero	1

Fonte: *Boletín Oficial de la Provincia de Huelva,* 44, 28 de Fevereiro de 1903.

Para esse mesmo ano de 1903 possuímos uma outra fonte, a *Guia Comercial de Andalucia* que além de nalguns casos divulgar números distintos dos do rol oficial que acabamos de transcrever, quanto aos tidos como "industriais", acrescenta outras importantes funções existentes na cidade de Ayamonte: juíz municipal, chefe dos telégrafos, arcipreste, 3 párocos, hospício e maternidade, hospital, 2 professores e 4 professoras, 2 vice cônsules, 7

Fig. 163 – Distribuição das contribuições industrial (A), rústica (B) e urbana (C) que os municípios do Baixo Guadiana espanhol pagaram ao Tesouro, nos anos económicos de 1898/99 e 1913.

Fonte: Boletin Oficial de la Provincia de Huelva, 173, 1898, p. 3.

advogados, 4 agentes de alfândega, 3 fábricas de aguardente, 3 armeiros, 3 barqueiros, 5 cafés, 6 carpinteiros, 4 alugadores de carruagens, circulo mercantil, 3 cirurgiões, colégio, 12 mercearias (3 com venda por grosso), 1 confeitaria, 6 fábricas de conserva de peixe, 2 dentistas, 1 encadernador, 1 farmacêutico, 1 fotógrafo, 2 fábricas de guano, 7 moagens, 2 casas de hospedes, 1 tipografia, 1 livraria, 6 médicos, 2 notários, 7 cabeleireiros, 2 relojoeiros, 2 fábricas de sal, 3 alfaiates, 3 chapelarias, 10 lojas de tecidos, 1 veterinário, 7 sapateiros e agência de transportes para Gibraleón [225].

De salientar a presença do telégrafo, de 2 dentistas, de 1 encadernador, de 1 fotógrafo, de 1 livraria-papelaria e de 2 casas de hospedes. Segundo o *Guia* apenas em Puebla de Guzmán, também existem casas de hospedes, em número de 3. De facto, deveriam ser muitas mais, pela situação da cidade, porto flúvio-marítimo e de fronteira. Cinco anos depois, em Novembro de 1908 contavam-se 9 estabelecimentos, todos no centro da cidade [226]. Directamente relacionado com a travessia do Guadiana existem 3 barqueiros e em função da proximidade da fronteira e do tráfego marítimo, contam-se os vice-cônsules de Portugal e do Reino Unido.

Pelo fim da I Guerra Mundial, poderemos tentar outra imagem do comércio da cidade através de uma leitura simples dos anúncios de um número extraordinário de *El Guadiana*, um periódico publicado em Ayamonte, em 1917. Contabilizámos: 3 fabricas de conservas, 2 agentes marítimos, 1 agência de transportes, 1 empresa de comercialização de fruta, 1 livraria, 1 agente "singer", 3 negociantes de vinhos, 1 perfumaria, 1 loja de móveis, 1 outra de tecidos, 1 chapelaria, 1 sapataria e 1 comerciante de azeite.

Este rol diverso e disperso (uma amostragem como qualquer outra), serve apenas para dar conta de que a especialização da vida urbana continuava com a existência de comércio de luxo e de actividades terciária específicas de um porto movimentado. Os anúncios de *El Guadiana* dão-nos também conta do "raio" de acção dos homens de negócios da cidade, potenciais clientes dos produtos anunciados por empresas, instituições ou casas comerciais que de fora de Ayamonte atraem os ayamontinos. Em Huelva anuncia-se 1 hotel, agência transitária, despachantes e moagem de cereais; em Jerez, 1 fábrica de licores; em Isla Cristina, 1 loja de móveis, 1 sapataria e 1 basar; em Sevilha, 1 livraria e 1 drogaria; em Vila Real de Santo António, 1 empresa metalúrgica; em Olhão, 1 fábrica de sacaria; em Lagos,

---

[225] *Guia Comercial... 1903*, p. 989-990.

[226] "Luis Feria García - Clle. Cristobal Colón, 13; Josefa Martin Barroso - Zamora, 12; Francisco Ortega Macazaga - Zamora, 14; Viuda e Hijos de L. Jesus - Zamora, 8; Antonio Campos Bajarano - Lusitania, 2; Jusefa Reyes Oliva - Ibéria, 8; Fernando Garces Martin - Ibéria, 89; Juan Antonio Feria - Cristobal Colón, 19; Manuel Castellano Arroyo - Plaza de la Constitución, 8." (AMA, *Expediente para cumplir...*, Legajo 900).

1 comerciante de azeite; em Lisboa, agentes marítimos e empresa de comercialização de fruta. A fronteira uma vez mais não tem muito sentido para os negócios: as relações comerciais fazem-se em função da proximidade e da importância dos centros. Isla Cristina para "compras de moda", que não aparecem referidas para a fronteira Vila Real. Os centros regionais a média distância (Huelva, Olhão, Lagos, Jerez e Sevilha), para as transações de maior vulto e mesmo Lisboa.

Ayamonte era no princípio de século uma cidade com perto de 7.500 habitantes, o que faz dela o centro do Sudoeste da província de Huelva controlando, quer a faixa costeira até onde a capital começa a exercer a sua influência, quer a faixa interior ao longo da fronteira com Portugal. Uma interessante comparação diacrónica entre os últimos anos de Oitocentos e a entrada da I Guerra Mundial é a da distribuição municipal dos impostos cobrados - as *contribuiciones rustica, industrial e urbana* - segundo classes de valores. As imagens construídas com a informação divulgada pelo *Boletín Oficial* parecem-nos elucidativas quer na análise espacial, quer na análise diacrónica (Fig. 163).

A primeira conclusão a tirar das representações é a do largo peso do sector rural no conjunto da área, mesmo no caso dos municípios litorais. Parece existir uma certa homogeneidade, quer em 1898/99, quer em 1913. Porém, tomando em conta os dados referentes a este último ano e para os concelhos directamente contíguos ao Guadiana, o peso proporcional não é tão discrepante. A contribuição rústica corresponde a 38% do total colectado, sendo o valor percentual de 35% para a contribuição industrial e de 27% para a urbana, respectivamente. No caso da contribuição "rustica", das 65.455 pesetas arrecadadas pelo Tesouro, mais de 3/5 provêm dos municípios do interior, mas para a "industrial" e para a "urbana", Ayamonte e Isla Cristina contribuem com 87% e 72% dos respectivos pagamentos totais.

No caso das "contribuiciones rustica e urbana" as imagens sobrepõem-se. As únicas modificações de monta dão-se na "industrial" que agrupava também um largo sector de terciário. Elas são importantes em El Granado, relacionadas com o desenvolvimento do porto mineiro de La Laja; em Villa Nueva de los Castillejos onde surgem algumas fábricas ligadas ao sector primário e de modo quase explosivo em Ayamonte e em Isla Cristina. Aí, à semelhança do ocorrido na vizinha Vila Real de Santo António, as fábricas ligadas ao sector pesqueiro multiplicam-se e com a sua instalação e funcionamento, ocorre a abertura de uma multiplicidade de serviços e outras pequenas unidades oficinais e de pequena industria que atraem largamente mais capitais e mão de obra do interior, alterando a vivência do litoral.

Mais do que propriamente Ayamonte é em Isla Cristina que encontramos fortemente essas modificações. Observemos a constituição dos seus sectores secundário e terciário, em 1903:

"Huelva - Administracción de Contribuciones - 1903: Relación de los industriales que aparecen inscriptos en las matrículas de esta provincia."

Isla Cristina:			
Muebles de lujo	1	Carro	1
Cereales	1	Confeteria	8
Tejidos	3	Almadrava	2
Pescado	3	Fab. Vinos	6
Café-Casino	1	Fab. Anisados	2
Drogas	1	Alquitara	3
Merceria	4	Fab. Gaseosas	1
Ultramarinos	1	Fab. Salazón	9
Curtidos	1	Fab. Conservas	3
Carnes	2	Fab. Guano	1
Comestibles	5	Horno	2
Taberna	30	Farmaceutico	2
Calzado	1	Ministrante	1
Mesonero	1	Srio Juzgado	1
Abaceria	5	Barbero	3
Tablajero	1	Botero	1
.Consumos	1	Carpintero	4
Aduana	1	Construtor	1
Barquero	1	Sombreros	1
Billar	1	Horno de Pan	5
Coche de Alquiler	2	Sastre	2

Fonte: *Boletín Oficial de la Provincia de Huelva,* 44, 28 de Fevereiro de 1903.

Alguns reparos às "industrias" colectadas. Antes de mais a intensa ligação ao porto e à vida marítima que se sente, quer através dos profissionais de construção naval, quer da existência das três dezenas de tabernas. Há depois a multiplicidade de funções arroladas (mais de 40) de entre as quais se encontram já alguns requintes de vida urbana. Finalmente, como actividade derivada da pesca, encontramos a indústria conserveira: uma dúzia de fábricas a que se juntam três mais (de adubo e de fabrico de alcool), formando um importante conjunto. O antigo, pequeno e pobre núcleo de pescadores de La Higuerita é neste início de século um dos mais prósperos municípios da Provincia de Huelva, que não vive assim e apenas do fenómeno mineiro.

Isla Cristina não longe da foz do Guadiana funciona para esse espaço como um polo de atracção de população, oferecendo trabalho na própria povoação ou oportunidades de conseguir emprego mais longe, na pesca (outras regiões de Espanha ou do Norte de África)

ou na marinha mercante. A comunidade portuguesa residente sempre foi numerosa e os laços familiares eram estreitos, quer com Vila Real, Monte Gordo, Cacela ou Castro Marim, quer com as pequenas povoações da serra. Mas vejamos os municípios do interior e a sua importância nessa faixa fronteiriça da Provincia de Huelva.

Foram as duas fontes já citadas - *Guia Comercial* e "Relación de los industriales" - ambas referentes a 1903, que nos serviram para escalonarmos os centros. Em função da primeira, que divulga informação mais abrangente sobre os distintos sectores de actividade da população, os sete municípios do interior podem agrupar-se em três conjuntos: um primeiro onde incluiríamos Puebla de Guzmán e Villanueva de los Castillejos, um segundo constituído por Villablanca, El Granado e San Silvestre de Guzmán e um terceiro compreendendo Sanlúcar de Guadiana e El Almendro. O número de distintas actividades registadas é de 18-20 no primeiro, de 10-11 no segundo e de 7 no terceiro. Se tomarmos em conta números absolutos de funções há que distinguir claramente San Silvestre com o dobro de funções de Villblanca ou de El Granado.

Mas comentemos brevemente algumas das actividades terciárias, em especial, referidas no *Guia*, em função da sua representatividade e repartição espacial [227]. Todos os municípios possuem 1 juiz, 1 pároco e 1 ou mais médicos. Os médicos são 2 em Villanueva de los Castillejos e 4 em Puebla de Guzmán, número bastante elevado no quadro da província, já que, em 1908, além de Puebla apenas possuem 4 ou mais médicos: Huelva - 25, Almonte - 4, Ayamonte - 5, Alosno - 5, Almonaster - 5, Aracena - 4 e Trigueros - 4, não contando com os existentes nos estabelecimentos mineiros [228].

A rede escolar encontra-se bem organizada. Apenas El Almendro não possui professor, o que se compreende pela proximidade de Castillejos onde existem 2 [229], como em todos os outros municípios (1 professor e 1 professora), excepto Puebla de Guzmán, onde se concentram 5 mestres.

A organização postal é talvez a instituição que se encontra menos representada na área. Dos municípios em análise, apenas Ayamonte e Villanueva de los Castillejos distribuem correspondência a partir das suas *estafeta* e *carteria*, graças aos serviços dos *peatones* [230].

[227] *Guia Comercial...*, p. 989-990 e 996.

[228] Cfr. *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva*, 45, 26 de Fevereiro de 1908, p. 2-3.

[229] A rivalidade entre as duas sedes de município que escassas centenas de metros separam é notória - "Castillejos vale un duro y el Almendro vale un real" - à semelhança do que acontece com outras vilas próximas: El Cerro *vs* Puebla, Alosno *vs* San Bartolomé... (cfr. A. Pintado *et al.*, 1974, p. 22 e 25).

[230] Segundo a *Geografia Postal* de Asís Gutierrez *et al.*, as *estafetas* são "oficinas en las que el servicio está á cargo de *empleados* de los *cuerpos* de Correos ó telégrafos", as *carterias* são "oficinas donde el servicio está á cargo de *funcionarios* que forman parte del *Ramo*, pero no del *Cuerpo* de Correos" e os *peatones* "ya sean del Estado ó municipales, son los encargados de transportar la correspondencia entre los

De Castillejos a correspondêcia atinge El Granado e Sanlúcar. Em Puebla de Guzmán recebem-se as cartas a partir da *carteria* de Alosno [231]. Quanto à distribuição espacial das estações telegráficas e telefónicas, o isolamento da faixa fronteiriça é ainda maior. Segundo a lista que arrola todas as estações estatais, municipais, secundárias e "ferreas publicas", em 1899, as mais próximas do Guadiana localizam-se em Ayamonte e em Isla Cristina. Para o interior, existem (com serviço limitado a algumas horas do dia) em Lepe, Alosno e Cortegana, todas a mais de 3 dezenas de quilómetros da raia [232].

Os carabineiros encontram-se nos munícipios com importantes povoações sobre a fronteira - Sanlúcar e El Granado - e a Guardia Civil nos que possuem núcleos mineiros importantes: El Granado e Puebla de Guzmán. Os advogados (3), o notário e a farmácia, apenas existem em Puebla, os veterinários (às vezes mais do que 1) em quase todos os municípios.

Os moinhos de farinha concentram-se nas terras férteis do Sul: 2 em Puebla, 3 em San Silvestre, 3 em Villablanca e 5 em Castillejos [233]. As fábricas aglomeram-se em Villanueva de los Castillejos: 1 de botões de metal, 1 de curtumes, 4 de chapéus e 2 de telhas [234]. Se tomarmos agora em atenção a segunda fonte, a "Relación de los industriales", a hierarquia é ligeiramente alterada.

	Guia...			"Industriales..."			
Grupos	I	II	III	I	II	III	IV
El Almendro			X			X	
El Granado		X					X
Puebla de Guzmán	X				X		
Sanlúcar de Guadiana			X				X
San Silvestre de Guzmán		X					X
Villablanca		X			X		
Villanueva de los Castillejos	X			X			

pueblos no enlazados por ferrocarriles ó carreteras, de recibirla y entregarla en los que no hay oficinas de Correos." (p. 14). Lembrando a importância do caminho de ferro na expansão e desenvolvimento dos correios em Espanha, N. Sánchez -Albornoz afirma: "La gran innovación que representó la conducción ferroviaria afectó a las grandes distancias, pero los avances por el medio rural se efectuaron sobre la base de procedimientos bastante rudimentarios: el cartero de a pie." (1975, p. 92).

231 Cfr. R. del Castillo, II, 1894, p. 25, III, 1894, p. 522 e 339.

232 Cfr. *Nomenclátor General...* (1900). Segundo o *Nomenclátor...* de 1910, não houve qualquer alteração a este quadro regional.

233 R. del Castillo refere no seu *Diccionario...* que as principais produções de Villablanca são: "[...] cereales, legumbres, frutas, en particular naranjas, hortalizas y pastos." (1894, IV, p. 281).

234 Refere A. Pintado *et al.*: "Havia aqui indústria de chapéus e de doces, de que ainda permanecem as clássicas bolachas. Fabrica-se uma aguardente especial que se consome em toda a região. Mas a indústria mais importante, em Villanueva e em Alosno, era a dos botões de metal, e em Villanueva a dos instrumentos de ceifa, a qual se arruinou devido à competição com outras regiões de Espanha." (1974, p. 25).

Quer em números globais quer em variedade de actividades organizam-se distintamente quatro conjuntos: um primeiro constituído unicamente por Villanueva de los Castillejos, um segundo compreendendo Puebla de Guzmán e Villablanca, um terceiro com El Almendro e um quarto abrangendo El Granado, Sanlúcar de Guadiana e San Silvestre de Guzmán.

Sem descermos ainda a pormenores, nem discutindo as próprias fontes, há que notar o que através da análise demográfica se adivinhava já: a confrontação entre Puebla e Castillejos pelo controlo do espaço interior. A primeira e histórica capital do Andevalo agora reanimada pela vida mineira, a segunda centro agro-pecuário, importante nó viário [235]. O epicentro do Andevalo desceu a Castillejos, também em função do desenvolvimento da costa e o fenómeno mineiro de Puebla afinal escapa-lhe em larga medida, já que as explorações activas encontram-se em mãos estrangeiras: não há minas nem mineiros na lista de "industriales" respeitante a Puebla!

O outro próspero centro com 2° lugar assegurado nas duas tabelas é Villablanca, já próximo de Ayamonte e de Isla Cristina, importante centro agrícola com solos cerealíferos. El Almendro, El Granado e San Silvestre por distintas razões encontram-se no que chamaríamos o "penúltimo" lugar. O primeiro vive claramente na dependência de Castillejos e é por esta vila esmagado. Centro agrícola mas com extensa área de serra é o sector pecuário que desenvolve um pouco a sua economia. El Granado é em larga medida semelhante, apenas a sua situação de fronteira e de acolher sob a sua jurisdição algumas pequenas minas e o porto fluvial de La Laja fazem com que sejam contabilizadas algumas actividades "excepcionais". San Silvestre de Guzmán é apenas menos "serrano", compensando a ausência das funções "especiais" registadas em El Granado, por uma maior concentração de actividades ligadas ao sector pecuário. O último lugar em qualquer das tabelas foi atribuido à vila do Guadiana, Sanlúcar: menos variedade e menor número de actividades, menos "industriais" colectados.

Confirma-se aqui e assim, uma vez mais, a pouca importância do Guadiana na vida económica e social da sua margem espanhola [236]. El Almendro, El Granado, Sanlúcar e San Silvestre, os municípios menos desenvolvidos, menos prósperos, menos importantes são

[235] Em Maio de 1913 é posta a concurso público a iluminação da vila (cfr. *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva,* 28 de Maio de 1913, p. 3). Villanueva de los Castillejos é o grande núcleo emissor de migrantes para os sectores secundário e terciário de Vila Real de Santo António. Carminda Cavaco lembra os "[...] afluxos de espanhóis das suas aldeias serranas [a Vila Real], sobretudo de Castillejos, entre os quais se contam não só marçanos e soldadores mas também licenciados e proprietários, mais interessados no comércio do que na agricultura das suas terras de xisto." (II, 1976, p. 409).

[236] A dissimetria entre as duas margens de um rio fronteiro no que se refere à existência de infraestruturas e de actividades terciárias é analisada para o caso do Saint Laurent, por J.-C. Lassere (1980, p. 687 ss).

aqueles que mais directamente lidam com o Guadiana. O eixo de desenvolvimento é a ligação Norte-Sul Puebla de Guzmán, Villanueva de los Castillejos, Villablanca em direcção aos dois grandes centros do litoral, Ayamonte e Isla Cristina [237].

5.3 - A Imprensa no Baixo Guadiana

A história da imprensa portuguesa é parca e por ela deveríamos começar, definindo épocas, diversificando temas e não esquecendo o que tem largamente passado despercebido: o contexto geográfico em que se desenvolvem os periódicos [238]. No estudo do espaço regional visto através da imprensa, podemos estabelecer duas etapas: o arrolamento de fontes e o seu tratamento do ponto de vista geográfico [239].

Para o Baixo Guadiana mineiro a consulta das colecções repertoriadas teve como objectivo a utilização da informação contida nos periódicos, em pé de igualdade com todo o tipo de notícias compulsadas em outras fontes e não uma análise geográfica de forma a construir a imagem do Baixo Guadiana segundo a "filtragem" de determinado jornal [240]. Porém a dimensão do fenómeno "imprensa" nas vilas do Baixo Guadiana levou-nos a encará-lo como um todo e na ligação ao rio, por um lado, e por outro, no seu enquadramento regional [241]. A imprensa, que desde a última década de Oitocentos surge na área, é uma prova da circulação das ideias (e dos ideais) que o rio transporta [242]. É o Guadiana que trás

---

[237] Cfr. R. del Castillo, IV, 1894, p. 281 e 340.

[238] Dos três tipos de estudos sobre imprensa que Ruiz Manjón-Cabeza definiu, o de um periódico, o de um período e o de uma área geográfica, é neste último grupo que encontramos talvez as maiores lacunas bibliográficas. "El estudio de un periodico exige una referencia inicial, tanto a los aspectos sociales y economicos del ambito geografico en el que se difunde, como a los medios tecnicos (imprentas, sistemas de comunicación) que lo pueden hacer posible." (1985, p. 4).

[239] A inventariação da imprensa regional e local tem-se multiplicado nos últimos anos em Portugal e em Espanha, embora para a área em estudo não possamos contar com muitos exemplos. Ver: Braojos Garrido, 1983-a e 1983-b; J. C. Garcia, 1986-b e 1986-c; Pedro Ferro, 1989. As análises do *Noticias de Chaves*, de *A Comarca da Sertã*, dos periódicos do Porto, da *Gazeta de Portalegre* e do *Mercurio Portuguez*, são alguns casos portugueses da segunda etapa (cfr. Paula Lema, 1974; J. C. Garcia, 1983; F. Guichard, 1988; L. Dantas, 1992 e R. Carreira, 1992). Sobre a importancia da imprensa local nos estudos de Geografia histórica, ver M. Morgan, 1979, p. 134-135.

[240] A pesquisa de títulos e a consulta das colecções tentámo-las em obras de referência e nas Bibliotecas e Hemerotecas Nacionais (Lisboa e Madrid), regionais (Lisboa, Porto, Beja, Évora, Madrid, Sevilha, Huelva) e locais (Vila Real de Santo António e Ayamonte). Os resultados não foram os desejados, mas fica o primeiro contributo para um levantamento de imprensa local. Dizia Vieira Branco, das colecções de jornais algarvios: "Nela [Biblioteca Nacional] não se encontra um único exemplar de vários jornais publicados em vários pontos do Algarve e até de um outro que em Faro se publicou ininterruptamente durante dezenas de anos, apenas se encontram umas dúzias de exemplares truncados, de vários anos." (1938, p. 12).

[241] Há um conjunto de lacunas a preencher e que equacionadas já em parte para a imprensa operária, se aplicarão igualmente aos outros tipos, como no caso que nos toca, da imprensa regional. "Sem um corpus documental (programas, relatórios, manifestos, etc.), uma cronologia precisa, um diccionário biobibliográfico e inventários os mais completos e actualizados de associações operárias, greves, congressos, imprensa periódica, etc., se não errado, pelo menos provisória e carecido de modificações a breve prazo." (Vitor de Sá, 1981, p. 839).

[242] No seu estudo de Geografia histórica sobre a Grã-Bretanha, no século XIX, P. Perry considera a imprensa e o correio (por nós repetidamente referido), como dois dos mais importantes temas na análise geográfica da informação (1975, p. 139).

(e leva) o papel, as máquinas, as tintas e sobretudo os homens e a palavra [243].

Imprensa Periódica no Baixo Guadiana (1893-1917)

1) Vila Real de Santo António

a) *O Petiz-orgão semanal, independente, litterário, noticioso, charadístico e recreativo.*

Dir. - P. Socorro Junior
Per. - Semanal
Existência - 4/4/1893 - ?

b) *A Voz do Guadiana - folha semanal defensora dos interesses moraes e materiaes do círculo do Guadiana. Imparcial, independente, litterária, noticiosa e recreativa. (*depois *folha semanal - orgão do Partido Progressista do Círculo do Guadiana).*

Dir. - J. A. Socorro
Per. - Semanal
Existência - 18/6/1899 - 26/8/1900

c) *O Algarve - semanário popular, independente, litterário, agricola, noticioso, recreativo e anunciador.*

Dir. - J. A. Socorro
Per. - Semanal
Existência - 6/1/1901 - 24/10/1901

d) *Flôr de Liz*

Dir. - ?
Per. - Quinzenal
Existência - 1/1/1902 - ?

e) *Guadiana - orgão do Partido Progressista*

Dir. - João António Carrilho (depois José Pedro de Lima)
Per. - Semanal (depois quinzenal)
Existência - 26/3/1903 - 2/1/1909.

f) *O Luctador - quinzenário defensor das classes operárias e interesses locaes*

Dir. - Diogo Lagartinho
Per. - Quinzenal
Existência - 24/8/1913 - 15/3/1914.

[243] "Em ritmo sempre crescente se desenvolve a imprensa periódica portuguesa, não só nos grandes centros como na província, alargando-se a massa de leitores por todo o País. Esse progresso é notável, sobretudo, no último decénio do século, sendo devido tanto à elevação do nível de cultura das populações rurais, como à melhoria das vias de comunicação e das relações postais." (J. Tengarrinha, 1989, p. 233).

2) Ayamonte

a) *La Gazeta de Ayamonte*

Dir. - Junta Suprema de Sevilla
Per. - ?
Existência - 1810

b) *El Ayamontino*

Dir. - ?
Per. - ?
Existência - 1888

c) *Journal da Juventude*

Dir. - ?
Per. - ?
Existência - 1912

d) *El Guadiana - periodico semanal literario y de información*

Dir. - Torres Endrina
Per. - Semanal
Existência - nº 14, 14/9/1917

3) Mértola

a) *O Mertolense - semanário progressista*

Dir. - João António Costa
Per. - Semanal
Existência - 1/12/1907 - 1/3/1908

b) *O Futuro de Mértola - semanário republicano democrático. Defensor dos interesses do concelho e classes trabalhadoras.*

Dir. - Augusto José Sebastião
Per. - Semanal
Existência - 1/12/1912 - 30/9/1915

* Na elaboração desta lista baseamo-nos para Vila Real de Santo António em J. Vieira Branco (1938) e J. C. Vilhena Mesquita (1989). Para Ayamonte o único exemplar que localizámos foi o nº 14 de *El Guadiana*, existente no Instituto de Estudos Onubenses de Huelva. O *Journal da Juventude* é referenciado por Magalhães Lima (1984). Para Mértola, como para as anteriores cidades, o levantamento teve por base as colecções da Biblioteca Nacional de Lisboa e da Biblioteca Pública Municipal do Porto.

a) Os periódicos locais

Vila Real de Santo António

Nas últimas décadas de Oitocentos Vila Real de Santo António é o grande centro "intelectual" do Baixo Guadiana, como o é de todas as actividades do sector terciário. Para o mundo do interior existem na vila da foz, como referimos, alguns "elementos exóticos": um fotógrafo, um corpo vice-consular, uma tipografia e litografia. É esta última instituição que está na base do surto do periodismo vilarealense [244].

Partindo de uma dimensão demográfica muito próxima da de Mértola, em 1864 (3.023 - 3.102 hab.), o crescimento de Vila Real de Santo António tem um ritmo muito uniforme até 1911, perto de 1.000 habitantes por década. Em 1882 a vila tem a percentagem mais baixa de analfabetismo dos concelhos em estudo - 84% da população total - e, divididos os periódicos chegados através do correio ao concelho (Vila Real e Cancela) pelos possíveis leitores (1.107 hab.), obtemos uma média de leitura de quase 2 periódicos por mês por alfabetizado. Pode parecer pouco mas estes são apenas os periódicos enviados por assinatura. A partir de 1893, as tentativas de edição de um orgão de imprensa local suceder-se-ão na vila [245].

Num primeiro período que se estende até à I Guerra Mundial, encontramos na imprensa vilarealense os "semanários populares e recreativos" como *O Petiz* e *O Algarve*; os periódicos políticos como *A Voz do Guadiana* e *Guadiana* e o jornal operário *O Luctador*. De *O Petiz* apenas se conhecem 2 números de Novembro de 1893. Com uma periodicidade semanal, este quase panfleto de oito páginas e formato reduzido era editado por J. A. Socorro que, quase uma década depois tentaria empreendimento semelhante com *O Algarve* [246].

Nos últimos anos do século XIX sai a lume *A Voz do Guadiana - folha semanal defensora dos interesses moraes e materiaes do Circulo do Guadiana...* Desde o número 32, o periódico passa a sub-intitular-se *Orgão do Partido Progressista do Circulo do Guadiana*, transformado assim em "arauto dos interesses e ambições políticas do Partido Progressista e

---

[244] Cfr. J. M. Pereira, 1992 e A. C. Anica, 1992.

[245] O historial deste processo não só para Vila Real mas para todo o Algarve encontra-se bem estabelecido por duas obras de referência: os *Subsidios para a historia da imprensa algarvia* (1938) de Vieira Branco e a *História da Imprensa do Algarve* (1989) de J. C. Vilhena Mesquita. Nestes dois minuciosos trabalhos nos apoiámos.

[246] Diz Vilhena Mesquita: "[...] de algum modo se pode considerar *O Petiz* como uma folha da família Socorro, que nela deveria ter operado uma das suas principais experiências editoriais. Supomos, pois, que este periódico foi uma espécie de ensaio, uma sondagem à opinião pública vila-realense e um desafio às capacidades de resposta da Tipografia Socorro." (II, 1989, p. 584).

seus militantes" [247]. Na conjuntura portuguesa do final do regime monárquico, os partidos políticos tomam também regionalmente posições, através dos meios de comunicação. Ao longo do Baixo Guadiana é notória esta acção por parte do Partido Progressista [248]. *A Voz do Guadiana* será o primeiro e breve ensaio (51 números, 18/6/1899 - 26/8/1900) mas, que congrega vontades e poderes a reter para o futuro. A segunda etapa coincidirá com o fim mesmo da monarquia. Em Vila Real sairá *Guadiana* (1903 - 1909); em Mértola, *O Mertolense* (1907 - 1908).

Ao semanário *A Voz do Guadiana* sucede, entre Janeiro e Outubro de 1901, *O Algarve* dirigido também pela família Socorro, que é proprietária, o edita e imprime na sua própria tipografia, a Typographia Rocha, mais tarde Typographia Socorro [249]. A este semarário "popular" e "recreativo" se poderia juntar o *Flôr de Liz*, saído no 1° de Janeiro de 1902 [250].

A mais conseguida realização periodística nesta primeira fase do jornalismo de Vila Real de Santo António foi *Guadiana - orgão do Partido Progressista*, semanário (posteriormente quinzenário), com 322 números publicados entre Março de 1903 e Janeiro de 1909. Dirigido inicialmente por João António Carrilho, e desde Março de 1908, por José Pedro de Lima, *Guadiana* representa uma etapa mais estruturada daquele partido político na área. A prová-la está o naipe de colaboradores. Nomes sonantes escreveram nas suas páginas, como Gomes Leal, Bulhão Pato, Júlio Dantas, Eugénio de Castro e Sousa Martins. A ruptura com o estritamente local acontece também pela impressão do periódico em tipografia própria e, das suas páginas (e de Vila Real), se desafiam e combatem os adversários de Tavira e de Faro [251]. Aos artigos de opinião e às notícias acrescentaríamos as pitorescas crónicas balneares intituladas "Monte Gordo" que, retratando a vida social da praia nos permitiram uma detalhada reconstituição dos fluxos turísticos ao longo do Baixo

---

[247] *Ibid.*, p. 596.

[248] J. Leite de Vasconcellos recolheu a seguinte quadra em Alcoutim: "Triste vida a do soldado/ A quem as espadas ferem:/ Os progressistas morreram/ E os franquistas não me querem." (1979, II, p. 502).

[249] Sobre as alterações do tipo de imprensa para este período, comenta J. Tengarrinha: "[...] na medida em que os jornais deixavam de apoiar-se em facções políticas, para serem, sobretudo, mantidos por grupos financeiros, a Imprensa transformou-se numa indústria como a de sapatos ou mobílias." (1989, p. 220) A empresa familiar Socorro representa um micro-exemplo deste tipo de processo.

[250] "De periodicidade quinzenal e dedicado especialmente 'às senhoras', dele não se conhece hoje um único exemplar. Por referência indirecta sabemos apenas terem sido publicados seis números com 'desenhos para bordados' " (J. C. Vilhena Mesquita, II, 1989, p. 534).

[251] "Tal como todos os jornais que se designavam por arautos partidários, também este não fugiu à regra de orientar as suas baterias contra os orgãos de comunicação social conotados com os partidos adversários, que neste caso eram os regeneradores e republicanos." Contudo, reserva-se uma larga atenção aos problemas que directamente interessam os leitores mais próximos: "[...] nele [*Guadiana*] se encontram vivas as questões políticas e os problemas socioeconómicos que mais abalaram e mais celeuma provocaram em toda a província. Por outro lado, questões da pesca do atum, da indústria conserveira, greves operárias, eleições locais e nacionais, o desemprego, a mendicidade, a assistência social, os acidentes e trabalhos nas vias férreas, são assuntos constantes e que amiúde prendem a atenção do jornal." (J. C. Vilhena Mesquita, II, 1989, p. 545).

Guadiana, nessa primeira década do século.

Entre Agosto de 1913 e Março do ano seguinte publica-se em Vila Real de Santo António, *O Luctador - quinzenário defensor das classes operárias e interesses locaes* (Fig. 164). Vitor de Sá, ao analisar as "evoluções semânticas e predominâncias vocabulares" nos títulos dos periódicos operários, recenseia-o como um dos casos típicos "inspirados pela propaganda libertária ou anarquista" [252]. *O Luctador* foi dirigido por Diogo Lagartinho e impresso em Évora, na Minerva Comercial [253].

Cada um dos tipos de periódicos editados em Vila Real representa bem as fases da relação entre a imprensa regional e a evolução política e social. Os jornais claramente partidários coexistem com os *literários e recreativos* até à implantação da República. O duelo político chega à província e os espaços periféricos manifestam-se mais através de combates entre caciques locais que de fortes reivindicações junto do poder central. O movimento operário e o sindicalismo, no núcleo fabril (em que se tornara entretanto Vila Real), dão notícia das suas lutas e posições através de orgãos como *O Luctador*, nos anos conturbados que antecedem a I Guerra Mundial. Uma luta mais forte e consciente, onde o internacionalismo e a consciência de classe avultam.

O espaço geográfico estará pela primeira vez referenciado na imprensa vilarealense em *O Sotavento - semanário defensor dos interesses dos concelhos de Castro Marim, Vila Real de Santo António e Alcoutim* (1920). O Baixo Guadiana algarvio pretende assim noticiar-se e proteger-se. *O Sotavento* é o primeiro dos periódicos característicos do "regionalismo da 1ª República" que se vão suceder até 1931: os *semanários independentes* como *Os Novos*, continuado pelo *Notícias do Sul* ou por *A Nossa Terra* [254].

Ayamonte e a imprensa da Andaluzia Ocidental

O Baixo Guadiana espanhol é bastante mais pobre que o português em imprensa local, apesar da sua rede de povoações não distante do rio, contar com grandes aglomerados.

---

[252] Vitor de Sá, 1981, p. 839. Vilhena Mesquita classifica-o de "republicano, de inspiração sindicalista e socialista" E diz: "Foi, segundo creio [...] o primeiro jornal que no Algarve advogou a causa socialista e o primeiro que se bateu denodadamente pela defesa, educação e valorização intelectual das classes proletárias e laboriosas [...] publicou vários suplementos em folha solta, para serem distribuidos em mão nas fábricas e praças públicas, através dos quais apelava à unidade dos trabalhadores contra o despotismo do patronato e, sobretudo, contra a ruinosa administração autárquica desse tempo." (II, 1989, p. 556-557).

[253] Douglas Wheeler lembra deste modo a importância da imprensa na consolidação do regime republicano: "Pode dizer-se que a experiencia republicana portuguesa foi um caso interessante da influência de uma forte propaganda sobre a opinião pública, através da imprensa e de discursos, mais do que por votos nas eleições e por força militar." (s.d., p. 48).

[254] Cfr. Emílio Costa, 1992, p. 4.

Fig. 164

ANO I

VILA REAL DE SANTO ANTONIO, 28 de Novembro de 1913

LABOREET

O LUCTADOR

QUINZENARIO SOCIALISTA

Defensor das classes operarias e interesses locaes

Director e Administrador DIOGO LAGARTINHO | Secretario da redacção MANUEL LUIZ ESPERANÇA | Editor JOÃO DOS SANTOS RITA

Redacção e administração — VILA REAL DE SANTO ANTONIO

Publica-se nos dias 15 e 30 de cada mez

Proprietario=JOSÉ ANTONIO MASCARENHAS JUNIOR

ASSINATURAS	ANUNCIOS	COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
3 mezes, para fóra.......... $15 PAGAMENTO ADEANTADO	Linha.............. $03—Para assinantes 50 % PERMANENTES CONTRATO ESPECIAL	MINERVA COMERCIAL, de José Ferreira Batista & C.ª Rua da Republica, 73, 75 e 77—EVORA
A correspondencia deve ser dirigida a Manoel Luiz Esperança	Numero avulso $02	OS AUTOGRAFOS NÃO SE RESTITUEM PUBLICADOS OU NÃO

Ao Povo de Vila Real e aos verdadeiros republicanos

O que se torna urgente

E' necessario que o Povo, o unico soberano, se compenetre d'uma vez para sempre de que o actual governo não incarna em si as suas aspirações e que se torna urgente collocar-se ao lado dos verdadeiros apostolos da Liberdade, para que Portugal possa progredir e, impondo-se ao respeito do mundo civilisado, garantir aos que trabalham o Pão e a tranquilidade a que tem jus.

Povo, luctae pela Liberdade e pela vossa emancipação!

Abaixo a tirania!

VIVA A REPUBLICA SOCIAL!

Do nosso colega *O Socialista* de 19 do corrente, que por concordarmos plenamente com elle, o reproduzimos.

Nenhum dos municípios cujos termos confinam com o rio terá possuído qualquer periódico para o período em estudo, à excepção da cidade de Ayamonte [255]. Nesta faixa fronteiriça, pelo menos cinco dos *ayuntamientos* conservaram valores de população iguais ou superiores aos 1.000 habitantes ao longo da segunda metade de Oitocentos.

População Residente

AYUNTAMIENTOS	1857	1877	1910
El Almendro	990	965	1020
Paimogo	1895	1217	1515
P. Guzmán	3715	3871	3496
Villablanca	1624	1814	1900
V. N. Castillejos	3442	2853	2536

Numa comparação com o caso português, só Puebla de Guzmán se poderá aproximar de Mértola, tendo em conta o peso populacional e a existência de uma mina com certa dimensão - Las Herrerias - porém, encontra-se mais isolada e o número de estabelecimentos comerciais, que alberga, por exemplo, nada tem de semelhante com a vila portuguesa. São núcleos eminentemente rurais, na periferia de alguns dos quais se veio a instalar, com a "febre mineira", uma rede de pequenas explorações que criaram por sua vez, diminutas povoações e grupos sociais individualizados. À semelhança do que acontece com a distribuição e concentração do sector terciário em toda a área, também encontramos as "elites intelectuais" nas povoações litorais. Em Ayamonte e em Isla Cristina acontecem as primeiras tentativas de periodismo local [256].

O primeiro periódico de Ayamonte é *La Gazeta de Ayamonte* (1810), orgão da Junta Suprema de Sevilha. Frente ao avanço das tropas francesas que entram em Sevilha a 1 de Fevereiro de 1810 "[...] salía al mismo tiempo por la Puerta de Triana la Junta Suprema Nacional encaminandose para Ayamonte, situado en la frontera portuguesa del Guadiana de cuya nación podia recebir ayuda" [257]. Tornou-se assim Ayamonte (mais precisamente a Isla Canela, situada na foz do Guadiana), a residência oficial do Gobierno de los Ejercitos del

---

[255] Com base em levantamentos que efectuamos na Hemeroteca Municipal de Sevilha (HMS), no Instituto de Estudios Onubenses de Huelva (IEO), na Biblioteca Nacional de Madrid (BN) e na Hemeroteca Nacional de Madrid (HNM) e, pelas referências de Braojos Garrido sobre os periódicos da província de Huelva existentes na Hemeroteca Municipal de Madrid. Uma primeira listagem sobre imprensa do litoral ocidental da Provincia de Huelva foi por nós publicada em 1986, no *Jornal do Algarve* (J. C. Garcia, 1986-c).

[256] Em Isla Cristina, publica-se em 1922, *Argos-semanário defensor de la industria pesquera y de los intereses locales* e posteriormente *Higuerita*, de que existe uma colecção na Hemeroteca Municipal de Madrid, abarcando os anos de 1934 a 1942.

[257] M. L. Diaz Santos, 1978, p. 29.

Suroeste de España [258]. *La Gazeta de Ayamonte* terá desaparecido após a retirada francesa, conseguida graças à resistência portuguesa ocorrida ao longo do Guadiana.

Dos outros periódicos de Ayamonte encontramos poucas referências seguras. Sabemos ter existido em 1888, *El Ayamontino* [259] e Magalhães Lima dá notícia do *Journal da Juventude* [sic], cujos directores o receberam na cidade, à sua passagem para Sevilha, em 1912 [260]. De *El Guadiana* encontrámos um único exemplar, número extraordinário sobre as festas locais de 1917 [261]. Temos notícia da existência de várias outros, como *La Veleta, La Estufa* e *Eco del Guadiana*, para os quais não possuímos mais que o título e o local de edição, Ayamonte.

A ausência de imprensa local seria suprida com os periódicos regionais especialmente os de Huelva. Contabilizámos para a capital de provincia, 16 periódicos entre 1869 e 1912, a maioria dos quais de vida breve, com excepção do *Diário de Huelva* e de *La Rabida*, fundados em 1887 e em 1911, respectivamente [262]. O grande divulgador da vida local não pertence à iniciativa privada mas aos poderes públicos. Trata-se do *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva* que difunde não só a legislação mas todo o tipo de estatísticas e de informação dos foros militar, judicial e eclesiástico. Na imprensa onubense muito pouco (ou praticamente nada) haviamos encontrado sobre a área e, particularmente, sobre o Guadiana, o que não deixa de ser sintomático, ao demonstrar o real esquecimento deste espaço, por parte dos distintos sectores de sociabilidade à escala regional. Por esta razão, o *Boletin Oficial* tornou-se numa rara fonte (senão a única) de confrontação com a imprensa local portuguesa.

O único exemplo encontrado, possível de comparar para datas próximas, mas quase exterior à área em estudo é *El Andevalo - semanario republicano-socialista.* Publicado en El

---

[258] "Estableció la Junta en ella [Isla Canela] una imprenta llamada Imprenta del Gobierno en la que se imprimia la Gazeta de Ayamonte, organo oficial, semanário de doce páginas de tamaño en cuartilla" (*ibid.*, p. 30). *La Gazeta de Aymonte* tem como congéneres a *Gazeta de Valencia* ou o *Diário de Malaga*, periódicos oficiais, dependentes das Juntas Provinciais." (M. Cruz Seoane, II, 1983, p. 29).

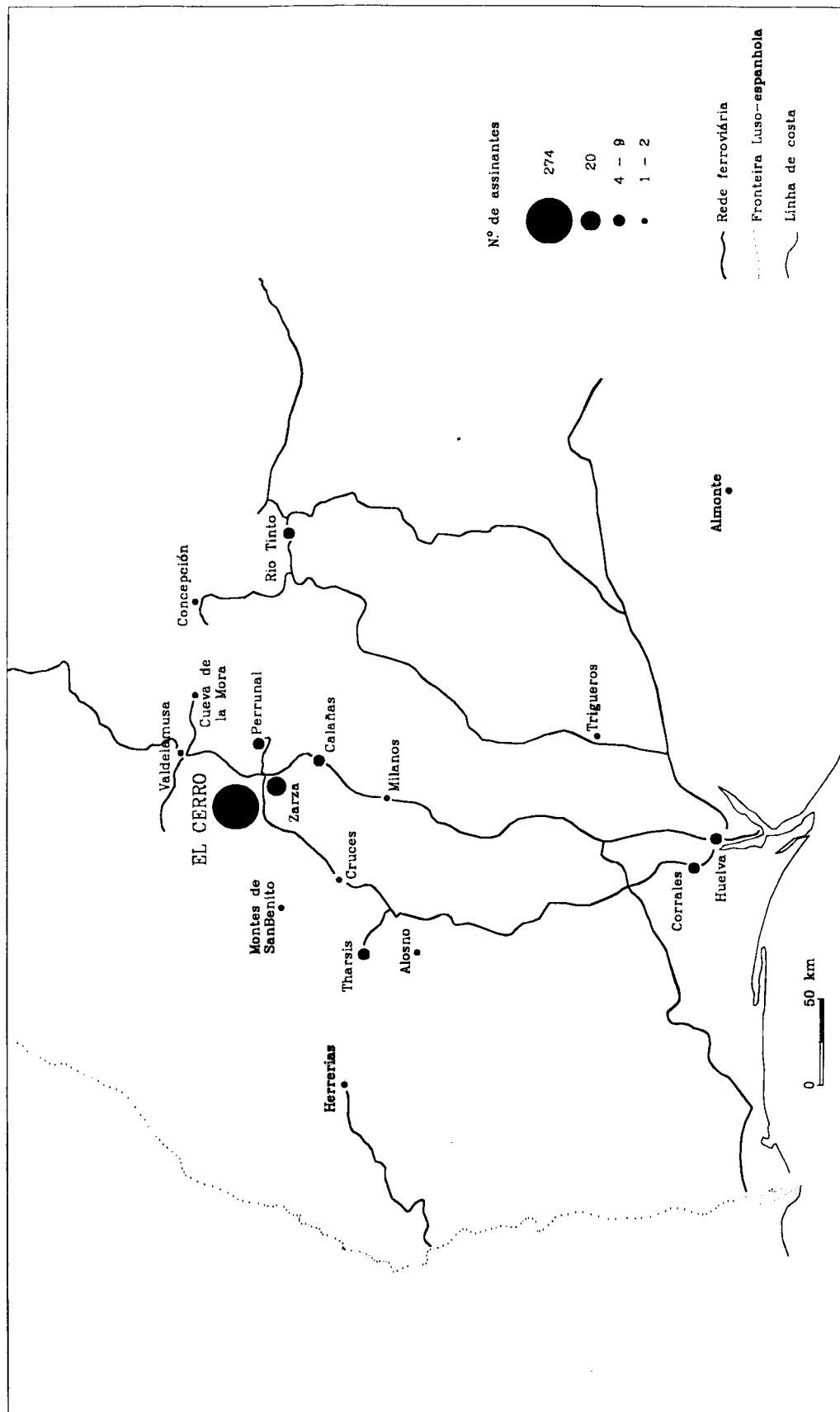
[259] Cfr. *A Mina de S. Domingos...* 1893, p. 16.

[260] Magalhães Lima, II, [1984], p. 83.

[261] Ano I, nº 14, 14 de Setembro de 1917 (IEO).

[262] Apesar da pouca informação sobre a faixa fronteiriça, por parte dos periódicos de Huelva, deixamos aqui a lista das colecções inventariadas para o período de 1869 a 1912: *Pitorra*, 1869 (HMM); *Diário de Huelva*, 1892 (HMS); *Cruz Blanca*, 1890/97 (HMM); *La Concordia*, 1891/92 (HMS); *La Provincia de Huelva*, 1892/95 (HMS); *El Mono Sabio*, 1892 (HMS); *Huelva Comica*, 1892 (HMS); *El Comercio*, 1892 (HMS); *La Patria*, 1893 (HMS); *El Defensor*, 1895 (HMS); *El Volapié*, 1894 (HMS); *Magisterio Onubense*, 1899/1900 (HMM); *Cuatro de Febrero*, 1902 (HMM); *Liberdad*, 1902 (HMM); *La Rabida*, 1911/31 (HMS); *Educación Popular*, 1912 (HMM). Na HMS encontrar-se-á informação até aos princípios da década de 1890 (ainda que bastante incompleta) e que, de então para cá, as colecções estão depositadas em Madrid. Como diz Braojos Garrido: "[...] el ideal sería la reproducción de cuantos [periodicos] no se conservan en sus localidades de procedencia" (1985-b, p. 253) E é esse o esforço que se está a fazer no IEO, de Huelva e na HMS. Há os tesouros mais ou menos esquecidos, como uma colecção muito completa de *La Provincia*, pertencente à Fundação Diaz Hierro, em Huelva, onde o acesso não é fácil nem a boa vontade muita.

Fig. 165 – Os "assinantes" de *El Andevalo* em 1902.

Fonte: *El Andevalo* 1902.

Cerro de Andevalo, em 1902, este periódico assumiu claramente a defesa do operariado da bacia mineira de Huelva [263]. El Cerro contava em 1900, 4.504 habitantes, um número muito próximo do de Mértola, quando aí se publica também o primeiro periódico, *O Mertolense* [264]. A distribuição dos assinantes de *El Andevalo*, cuja lista levantámos com base numa colecção de 23 números (os únicos que encontrámos), revela-se exemplar se comparada com a rede de caminho de ferro (mineiro) e a repartição dos núcleos de população mineira (ver Fig. 165). Além da maior concentração de assinantes ocorrer (como era natural), no próprio local de edição, eles reunem-se na mina mais próxima - Zarza -, a meio caminho para Calañas. A "área de influência" do periódico termina no limite do espaço do Baixo Guadiana: os dois assinantes mais ocidentais são de Las Herrerias.

Mértola

O concelho de Mértola possui em 1911, 22.309 habitantes, 84% dos quais analfabetos. Porém, são as freguesias mineiras de Corte do Pinto e de Santana de Cambas que alojam 9.036 habitantes, quando a vila conta apenas 4.729. Um numeroso público mineiro, que não deixa de estar interessado pela imprensa. Mas de outras iniciativas culturais em Mértola temos notícia bem como da existência de um variado sector terciário. Na Mina de S. Domingos, os potenciais leitores directos (porque também se lê para quem não sabe), não são poucos. Em 1882, a povoação recebia pelo correio cerca de 600 jornais/ano mais que a vila de Mértola, muitos deles provavelmente estrangeiros [265]. Porém, mais do que o recebido por assinatura importa considerar a venda directa dos grandes diários da capital ou dos orgãos da imprensa local. No número 4 de *O Futuro de Mértola* (24 de Dezembro de 1912) anunciava-se: "O nosso jornal encontra-se à venda, na Mina de S. Domingos, na Barbearia do Senhor José Bernardo." [266]

Para o período em estudo, Mértola é o terceiro núcleo de imprensa do Baixo Guadiana, depois de Vila Real e Ayamonte. Até ao final da I Guerra Mundial são dois os

[263] Diz-se no seu primeiro número, de 26 de Julho de 1902: "Hoy sale por vez primera, hoy ve la luz publica un nuevo baluarte defensor del gran ejercito de la miseria."

[264] El Cerro havia sido antes de 1857 *cabeza de partido judicial*, dele dependendo todo o espaço que Valverde del Camino passará desde então a controlar (cfr. R. Marquez Macias *et al.*, 1986, p. 382).

[265] "O interesse do público português pelos acontecimentos internacionais manisfesta-se também pelo número crescente de jornais estrangeiros [...] lidos em Portugal. No início do último quartel do século passado essa procura era já suficientemente intensa para que se reconhecesse a necessidade de estabelecer acordos com outros países para a assinatura de jornais e publicações periódicas por intermédio do correio. O primeiro foi com a França, em 1880." (J. Tengarrinha, 1989, p. 217).

[266] "A mobilidade e instabilidade da massa dos leitores são acrescidas ainda do facto da venda se fazer agora cada vez menos por assinatura e cada vez mais directamente. " (*ibid.*, p. 221).

periódicos editados na vila: *O Mertolense* e *O Futuro de Mértola* (Fig. 166). Os anos áureos ocorrerão pouco depois, entre 1923 e 1924. Cinco jornais poderão ser lidos em Mértola: *A Voz do Guadiana - quinzenário defensor dos interesses do concelho* (1922-1928), *A Voz da Verdade - quinzenário republicano* (1923-1924), *O de Mértola - orgão defensor dos interesses do concelho* (1923), *O Despertar - orgão do povo e para o povo. Qinzenário republicano defensor dos interesses da região* (1924) e *Vila Nova - quinzenário republicano* (1924). As fases conturbadas da I República reflectem-se na área, onde os problemas ligados à repartição dos baldios e às lutas do operariado mineiro são vasta matéria para os políticos locais discursarem das suas tribunas. Os nomes dos responsáveis pelos efémeros jornais repetem-se como se repetem as notícias, a publicidade, "os casos". Só *A Voz do Guadiana* resistirá por seis anos: uma centena de números dirigidos por Pedro Alexandre Palma, entre 15 de Agosto de 1922 e 10 de Janeiro de 1928 [267].

Mas voltemos aos primeiros periódicos. *O Mertolense*, claramente afecto ao Partido Progressista, teve 11 números entre 1 de Dezembro de 1907 e 1 de Março de 1908 e foi dirigido por João António Costa, director, proprietário e administrador [268] (Fig. 167). Custava avulso 20 réis e assinado trimestralmente 240 réis. Era composto e impresso na Typographia Rocha de J. A. Socorro, em Vila Real de Santo António. As notícias que veicula, à semelhança de todos os outros periódicos editados na vila, ocupam-se prioritariamente da vida local, com muitos e pitorescos pormenores do social, da administração, da agricultura e, sobretudo, da política.

O Futuro de Mertola do qual se publicaram 135 números entre 1 de Dezembro de 1912 e 30 de Setembro de 1915, foi dirigido e editado por António José Sebastião (que em 1924 organizará *O Despertar*) e propriedade de António de Sousa Machado. Foi impresso inicialmente na "Minerva Comercial" de Évora e a partir de Março de 1913, na "Typographia Porvir" de Beja. As suas conotações políticas são claras: "Fazer propaganda leal e sincera do Partido Democrático, expondo claramente ao Povo a marcha do mesmo Partido."

A ligação à Camara Municipal parece estreita, já que muitos dos textos decididos em reuniões da edilidade passam para as páginas do periódico. O Guadiana encontra-se largamente noticiado, desde a inclusão permanente dos horários das carreiras dos vapores (e suas alterações), à divulgação dos conflitos que opõem pescadores e empresa mineira sobre a poluição do rio, à construção de novas barcas de passagem. Os correspondentes estivais

[267] Um primeiro arrolamento sobre a imprensa mertolense foi por nós publicado, em 1986, no *Jornal do Algarve* (J. C. Garcia, 1986-b).

[268] Logo no número 2 afirma peremptoriamente: "Nobre e velho partido progressista, querido partido que nos seduzes com o teu programma! salva, ajuda a salvar o Paiz nesta hora desgraçada de negra dictadura [...] Monarchicos sim, sejamo-lo. Escravos, nunca!".

Fig. 166

ANO 1.º — Mertola—Domingo, 1.º de de Dezembro 1912 — Numero 1

O FUTURO DE MERTOLA

SEMANARIO REPUBLICANO DEMOCRATICO — Defensor dos interesses do concelho e das classes trabalhadoras

ASSINATURAS (Pagamento adiantado)
Ano .... 120 centavos | Trimestre ... 30 centavos
Numero avulso 3 centavos
Redação e administração, R. da Republica, 13—MERTOLA

PROPRIETARIO—Antonio de Sousa Machado
DIRECTOR E EDITOR—Antonio José Sebastião
ADMINISTRADOR—José Peres de Brito Galeões
Toda a correspondencia deve ser dirigida ao director
Não se restituem os originais, sejam ou não publicados

ANNUNCIOS—Na 2.ª pagina 6 centavos a linha—Na 3.ª 4 centavos—Na 4.ª 2 centavos. Anuncios permanentes ajuste particular. Aos assinantes far-se ha o desconto de 50 %.
Comp. e Imp. Minerva Commercial, R. da Republica, 75 EVORA

Ao Publico

O FUTURO DE MERTOLA encetando hoje a sua publicação, cumprimenta respeitosamente todas as classes sociais, a quem apresenta o seu programa que é o seguinte:

PRIMEIRO

Fazer a propaganda leal e sincera do Partido Democratico, expondo claramente ao Povo a marcha do mesmo Partido.

SEGUNDO

Defender os interesses do concelho, chamando a Camara Municipal e Juntas de Paroquia aonde fôr necessaria a sua atenção, e fazer ver ás instancias superiores as necessidades de cada localidade deste concelho, quando qualquer das corporaçõis apontadas não queiram atender as suas reclamações.

TERCEIRO

Fig. 167

Numero 2 Mertola, 8 de Dezembro de 1907 Anno 1.º

O MERTOLENSE

SEMANARIO PROGRESSISTA

Director, proprietario e administrador—JOÃO ANTONIO COSTA

ASSIGNATURAS

Em Mertola e Villa Real de Santo Antonio
Trimestre, 240 réis. Para fóra acresce o porte do correio. Numero avulso 20 réis.

Composto e impresso na Typographia Rocha
DE
J. A. Soccorro
Villa Real de Santo Antonio

ANNUNCIOS

Cada linha 20 reis
Permanentes, contracto especial.
Imposto do sello por cada publicação 10 réis

EXPEDIENTE

—

Para regularidade da nossa escripturação rogamos a todos os cavalheiros a quem remettemos *O Mertolense*, e não nos queiram honrar com a sua assignatura, o favor de no-lo devolver em seguida, agradecendo penhorada e antecipadamente áquelles que nos auxiliarem nesta ardua tarefa com o valioso concurso da sua assignatura.

A REDACÇÃO

seguiram implantar aquella constituição que nos governou até ser supprimida á custa de promessas esquecidas, juramentos quebrados, palavras *d'honra* violentadas.

Monarchicos sim, sejamo-lo.

Escravos, nunca!

Os successores de Fontes e de Braamcamp, teem innumeras responsabilidades neste dia que tanto pode ser de grande gala como de luto nacional.

Nobre e velho partido progres-

tar com elle, não obstante o do muro e de muitos outros que a Camara tem mandado fazer.

Ficam por conseguinte sabendo todos os nossos leitores que este municipio só póde ser dissolvido por ter administrado bem.

CHEIA

O rio Guadiana encheu no dia 29 do mez passado, conservando-se tão grosso, que o vapor que faz a carreira entre esta villa e Villa Real de Santo

enviam de Monte Gordo divertidas crónicas para a reconstituição do fluxo turístico que desce o rio nestes tempos que antecedem a guerra.

Alcoutim

Alcoutim, o concelho mais pobre da área e muito ligado à serra algarvia, é o único onde o jornalismo nunca foi suficientemente forte para dar origem a uma publicação [269]. Os centros regionais - Vila Real e Mértola - estão próximos e acessíveis, neles se concentram as actividades culturais de toda a área. Alcoutim, contudo, conta na primeira década do século com uma filarmónica e um club recreativo mas os "intelectuais" não eram muitos.

Em 1882 o concelho regista o mais elevado índice de analfabetismo dos quatro ribeirinhos do Guadiana: 93% da população total. Este número é bastante próximo do de Castro Marim, onde 91% dos habitantes não sabe ler e escrever. Com base na *Estatística Geral dos Correios*, temos notícia de que no concelho de Alcoutim se receberam em 1882, 4.496 periódicos, que parecendo um número razoável o não é se dividido pelos 561 alfabetizados existentes: 8 jornais por ano (em média), mesmo partindo do utópico princípio de que todos os alfabetizados eram leitores da imprensa. A situação era semelhante em Castro Marim: 7,7 periódicos/ano, se distribuídos pelos potenciais 700 alfabetizados existentes no concelho. Mas para o aparecimento de um orgão de imprensa além de um público é imprescindível mão-de-obra, vontade e capital.

Castro Marim e a Mina de S. Domingos

Apesar da importância destes dois núcleos populacionais não são aí conhecidas quaisquer iniciativas da imprensa periódica impressa até 1930 [270]. Castro Marim sempre se ressentiu da proximidade da grande vila da foz, apesar de ainda pelos anos 20, conservar uma notável élite local de proprietários ligados à serra e aos vales próximos mas, sobretudo, à salinicultura, a que se somavam os militares e os quadros administrativos. O isolado exemplo de imprensa será *Alvorada - semanário republicano*, dirigido pelo médico Mário Celorico Drago, periódico semanal que se publicou entre 1 de Dezembro de 1930 e 1 de Dezembro de

269 "Jamais existiu no concelho qualquer tipografia nem foi publicado um jornal", afirmava Vieira Branco nos anos 30 (1938, p. 15) e não encontramos para depois dessa data qualquer referência.
270 Cfr. J. C. Vilhena Mesquita, I, 1988, p. 84.

1931 [271].

Mais difícil é encontrar uma razão para a ausência de periodismo na Mina de S. Domingos, já pela dimensão do núcleo operário, já pela organização e participação dos mineiros nos movimentos políticos. A larga mobilidade da mão de obra poderia ser, para a primeira fase, uma das razões explicativas, mas não posteriormente, sedentarizadas que foram as famílias e especializados os sectores de actividade dentro da empresa. O que nunca deixou de ser apertado foi o controlo, por parte da mesma empresa, sobre toda a vida social da povoação. Só em 22 de Fevereiro de 1930 surge *A Voz do Mineiro - orgão dos mineiros portugueses aderentes à Federação Mineira Internacional*, periódico mensal, do qual se publicaram 22 números, até 1 de Dezembro de 1931. Neste periódico operário que Vitor de Sá classifica como primeiro jornal operário de mineiros portugueses [272] relatam-se as atribulações por que passa o operariado em fase de organização frente à administração inglesa, as suas relações com a classse mineira espanhola, as condições de trabalho, as reivindicações sociais, a vida no bairro operário.

Porém, nada destes importantíssimos aspectos nos chega para as décadas anteriores. É Aquilino Ribeiro quem nota, pelos seus anos de anarquista, a propósito de uma greve na Mina de S. Domingos, o difícil que é obter informação daquele mundo estanque e longínquo: "Atravez da charneca infinita do Alemtejo os clamores mal se ouviram" (ver Doc. n.º 59).

b) O Baixo Guadiana na imprensa regional

Feita a inventariação da imprensa local do Baixo Guadiana, será importante relacioná-la espacialmente. Ao findar o século passado não nos parece, como afirma Cesar de Oliveira, que "a grande imprensa e a sua circulação rápida obrigaram ao declínio da imprensa regional, ao mesmo tempo que desapareceria a vida política localizada" [273]. Se por 1890 - 1900, no Sul do País há um crescendo de publicações, será nas decadas de 20 e 30 que ocorre o *boom* do jornal "defensor dos interesses do concelho ou da região" [274].

---

[271] Sobre personagens ou realizações culturais do universo algarvio, ver M. Lyster Franco, 1982.

[272] Vitor de Sá, 1981, p. 852.

[273] César de Oliveira, 1983, p. 558. Num corte temporal que efectuámos, com base no ficheiro geográfico da Biblioteca Pública Municipal do Porto (menos rico mas mais equilibrado que o correspondente da Biblioteca Nacional de Lisboa), chegámos aos seguintes números sobre novos periódicos publicados em todo o país, em 1907: total, 273; publicados em Lisboa, 53; publicados no Porto, 26; em localidades não capitais de distrito, 129. Quanto à periodicidade, prepondera o semanário (75%), rondando os quinzenários os 7%, os mensários os 6% e os diários os 2%, 5 em Lisboa e Porto e 1 em Évora. O principal índice a reter é o de 47% de imprensa local, provando que a vida política e os problemas concretos de cada núcleo médio se vivem também e intensamente através da imprensa.

[274] Esta é a época em que "[...] o modesto semanário ensina, acorda consciências, congrega e orienta anseios, associa vontades, pede, reclama, aconselha, protesta e faz-se ouvir longe. Então, transfigura-se em ponte incoercível entre a aldeia e a capital." (A. Gandara, 1956, p. 13).

Sabemos que a imprensa da capital atingia os pontos mais afastados da província, mas não ignoramos também que "o público interessado das províncias quase se limitava a receber, às vezes com atraso de vários dias, as folhas que assinava". A afirmação de J. Tengarrinha refere-se a meados de Oitocentos [275] mas, o mesmo ocorria para o público dos finais do século. E que público? Se os transportes e o correio então na base da circulação dos grandes orgãos de informação, o incremento da imprensa local (e da operária em particular), está directamente relacionado com o esforço de alfabetização e elevação do nível cultural das populações, levado a cabo pelo movimento republicano [276].

A grande maioria dos concelhos do Sul tiveram o seu primeiro jornal entre 1870 e 1910. Os núcleos da imprensa regional são os "portos do Algarve": Lagos, Portimão, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António. Contudo, Beja surge com um número de periódicos bastante mais elevado que Faro. Os dos centros algarvios são porém mais antigos: o primeiro periódico publicado em Faro data de 1833, em Lagos, de 1840. Em Beja, *O Bejense* só sairá a lume em 1860 [277].

Neste enquadramento as tentativas de edição de um periódico em Mértola e em Vila Real de Santo António não são das primeiras. Para Ayamonte, no conjunto da Andaluzia Ocidental e, exceptuando o caso da *Gazeta*, o mesmo acontece. Quando *O Mertolense* surge em 1907, só a Vidigueira, Alvito, Barrancos, Ferreira do Alentejo e Castro Verde não haviam ainda difundido um periódico. No distrito de Faro, depois da edição de *O Petiz* em Vila Real de Santo António, em 1893, faltarão iniciativas semelhantes nos concelhos de Lagoa, Albufeira, Alcoutim, Aljezur, Castro Marim e Vila do Bispo.

[275] J. Tengarrinha, 1989, p. 186.

[276] "Em 1880 Eduardo Coelho avaliava em 200 o número de periódicos que se publicavam em Portugal e Colónias; com uma tiragem média diária de 100.000 exemplares no total [...] em fins de 1869 publicavam-se em Lisboa diariamente, 50.000 exemplares de jornais, dos quais 17.000 pertenciam ao *Diário de Notícias;* em 1885 a tiragem média deste jornal sobe para 26.000 exemplares diariamente." (J. Tengarrinha, 1989, p. 231 e 227). Porém, as tiragens dos periódicos tornam-se na maioria dos casos impossíveis de conhecer e, muito menos a difusão destes.

[277] Cfr. Pedro Ferro, 1989, p. 19.

Data do primeiro periódico publicado nas sedes de concelho
dos distritos de Beja e de Faro *

Beja	Faro
Aljustrel - 1872	Albufeira - 1915
Almodovar - 1900	Alcoutim - ?
Alvito - ?	Aljezur - 1983
Barrancos - 1959	Castro Marim - 1930
Beja - 1860	Faro - 1833
Castro Verde - 1933	Lagoa - 1912
Cuba - 1885	Lagos - 1840
Ferreira do Alentejo - 1912	Loulé - 1889
Mértola - 1907	Monchique - 1890
Moura - 1890	Olhão - 1888
Odemira - 1873	Portimão - 1873
Ourique - 1898	S. Brás de Alportel - 1892
Serpa - 1863	Silves - 1878
Vidigueira - 1933	Tavira-1862
	Vila do Bispo - ?
	V. R. S. António -1893

* Lista construída a partir do existente na Biblioteca Nacional e confirmada pelas colecções da Biblioteca Pública Municipal do Porto, pelo arrolamento de *O Facho* (Beja, 1915) e pelas obras de Vieira Branco e Vilhena Mesquita, sobre a imprensa algarvia.

O *boom* da imprensa regional e local ocorre nos dois distritos, à semelhança do acontecido para o conjunto do País, a partir da década de 80 [278] (Fig. 168). Ao largo dos anos 60 são Beja e Serpa a editar os primeiros periódicos, nos anos 70 eles existem em Beja, Odemira e Aljustrel, na década seguinte em Beja, Cuba, Serpa e Menssejana, entre 1890 e 1899 em Beja, Serpa, Odemira, Moura, Cuba e Ourique. Este desenvolvimento é semelhante para o Algarve se tivermos em conta as datas dos primeiros periódicos publicados nas sedes de concelho: anos 30/40, Faro e Lagos; anos 60, Tavira; anos 70, Portimão e Silves; anos 80, Olhão e Loulé; anos 90, Monchique e Vila Real de Santo António.

O fenómeno tem características semelhantes. Primeiro as grandes cidades (Faro, Lagos, Beja, Tavira), depois as vilas de relativo peso (Serpa, Portimão, Aljustrel) e Silves. Até ao final do século o Sul do País está em grande parte coberto pela imprensa regional e local. O "vazio" é o Campo de Ourique central e oriental e a Serra do Sotavento algarvio, o espaço do Baixo Guadiana (Fig. 169). Na margem espanhola o vazio é ainda mais notório e extenso. Tentemos explicações para o caso baseando-nos em dois aspectos: o potencial demográfico e o nível de analfabetismo.

As sedes de concelho do Baixo Guadiana têm dimensão restrita e o seu crescimento

[278] Cfr. J. Motta de Sousa *et al.*, 1987, p. 33 e David Justino, II, 1989, p. 202.

Fig. 168 – Periódicos existentes nos concelhos do distrito de Beja nas últimas décadas do séc. XIX.

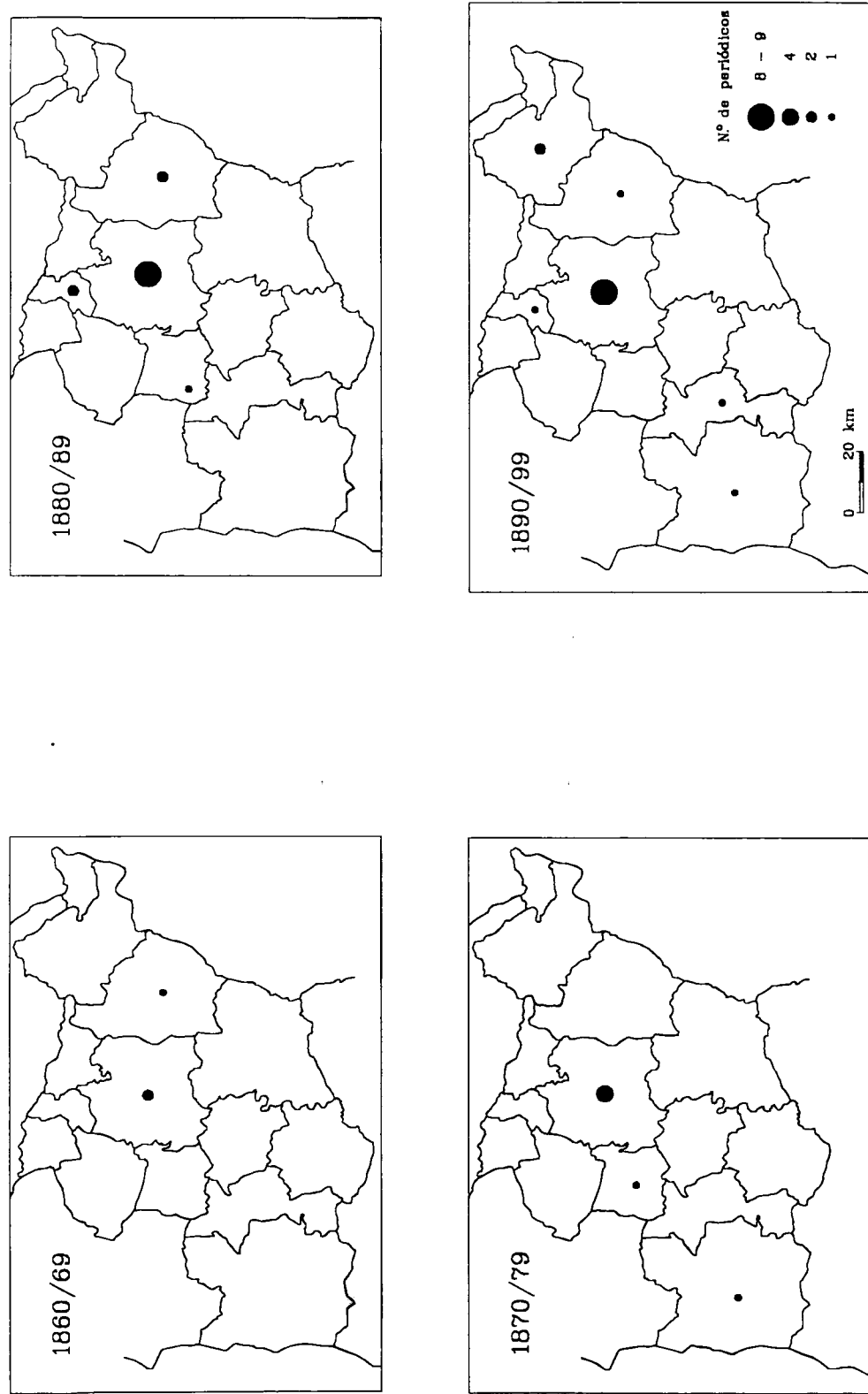
1880/89

Fonte: *O Facho*, Beja, 7 e 21 de Março de 1915.

Fig. 169 – Sedes de concelho dos distritos de Beja e Faro onde foram publicados periódicos, entre 1840 e 1915.

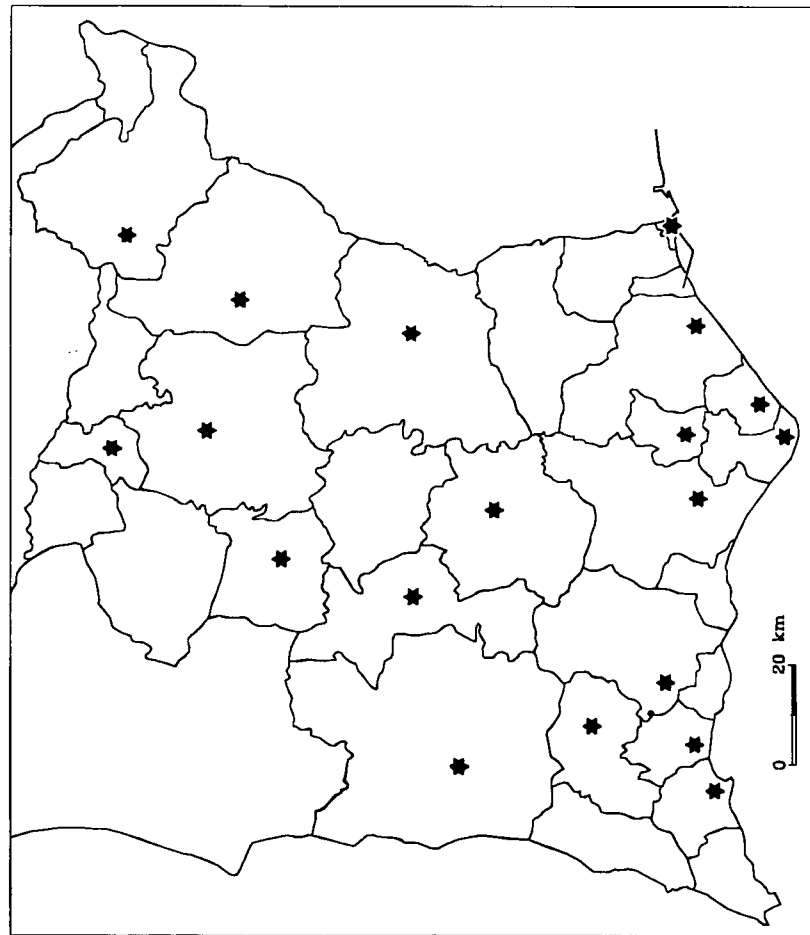
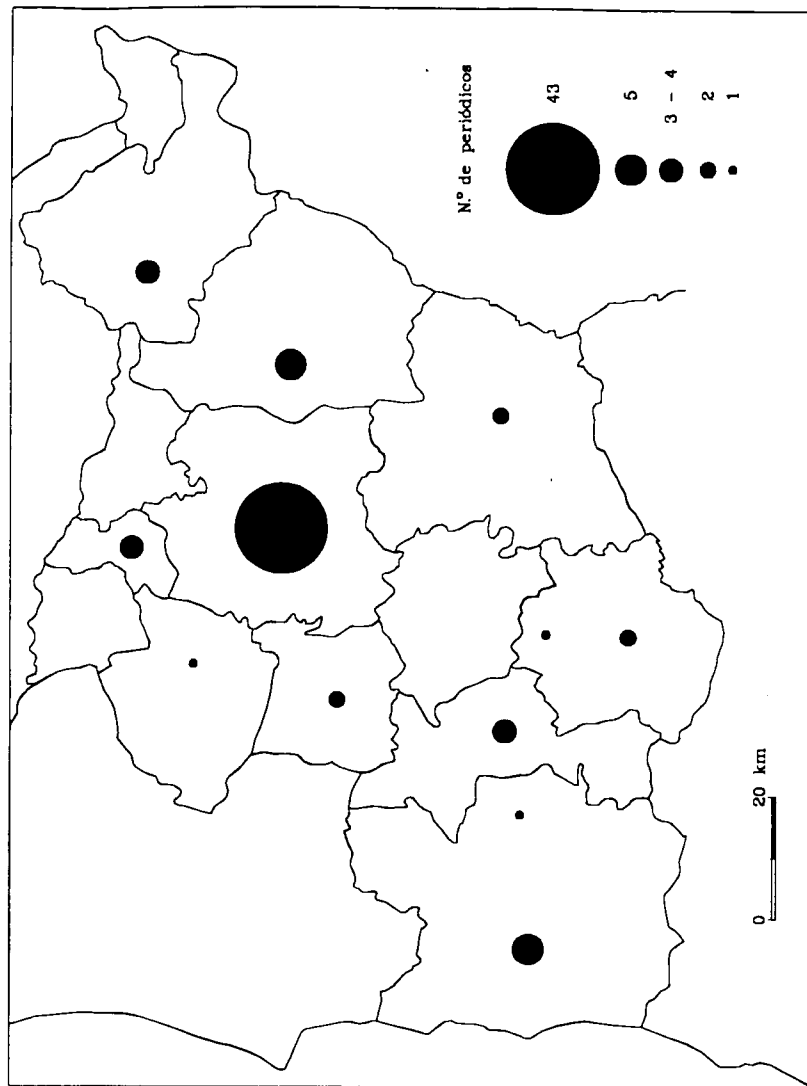



Fig. 170 – Periódicos editados no distrito de Beja, entre 1860 e 1915.

Fonte: *O Facho*, Beja, 7 e 21 de Março de 1915.

Fonte: *O Facho*, Beja, 7 e 21 de Março de 1915 e J. Vieira Branco, 1938.

é lento, especialmente se comparadas com as capitais de distrito ou com as povoações onde haviam surgido anteriormente periódicos.

População residente em algumas sedes dos concelhos de
Beja e de Faro em 1864, 1878, 1890 e 1900.

Beja	1864	1878	1890	1900
Beja	5399*	5850*	6613*	6894*
Cuba	3721	3655	4058*	4157*
Mértola	3236	3612	3993	3973
Moura	5451	5623	5173	5946*
Odemira	2990	3200*	3641	3583*
Serpa	6205*	6471	6391*	6537*
Faro				
Alcoutim	2429	2675	2818	2945
Castro Marim	3573	3961	4121	4089
Faro	8097	8334	9373	11336
Tavira	10343	11503	11746	12242
Vila Real	2993	4137	5544*	6224

* População residente em datas próximas às das edições dos primeiros periódicos nas sedes dos concelhos.

Em média parece ser necessário que uma povoação atinga os quatro milhares de habitantes para que surja um periódico. Este valor é apenas uma referência já que muitos outros factores estão em jogo, como a dimensão populacional do concelho (no seu conjunto), a importância do terciário da sua sede, a sua situação na rede de circulação regional, etc. O caso de Castro Marim é paradigmático das excepções, pela proximidade de Vila Real de Santo António. Mas o caso espanhol de El Cerro de Andevalo, único local onde surge um periódico na faixa ocidental da província de Huelva, dá força à hipótese. *El Andevalo* data de 1902, quando o município tinha, segundo o censo de 1900, 4.504 habitantes. Nenhum dos outros *ayuntamientos* ao longo do Baixo Guadiana atingia os quatro milhares de habitantes.

A relação entre o fenómeno da imprensa e a dimensão populacional pode ser também analisada tendo em conta o número total de periódicos editados ao longo do século XIX até 1915 no distrito de Beja [279] (Fig. 170). As sedes de concelho do distrito de Beja que menos periódicos publicam, à excepção de Ferreira do Alentejo (só em 1912 terá o seu primeiro jornal) e de Cuba (pela proximidade de Beja), são as do Campo de Ourique Central e Oriental: Mértola, Aljustrel, Almodovar e Ourique (apenas 2-3 periódicos). Tarde e pouco.

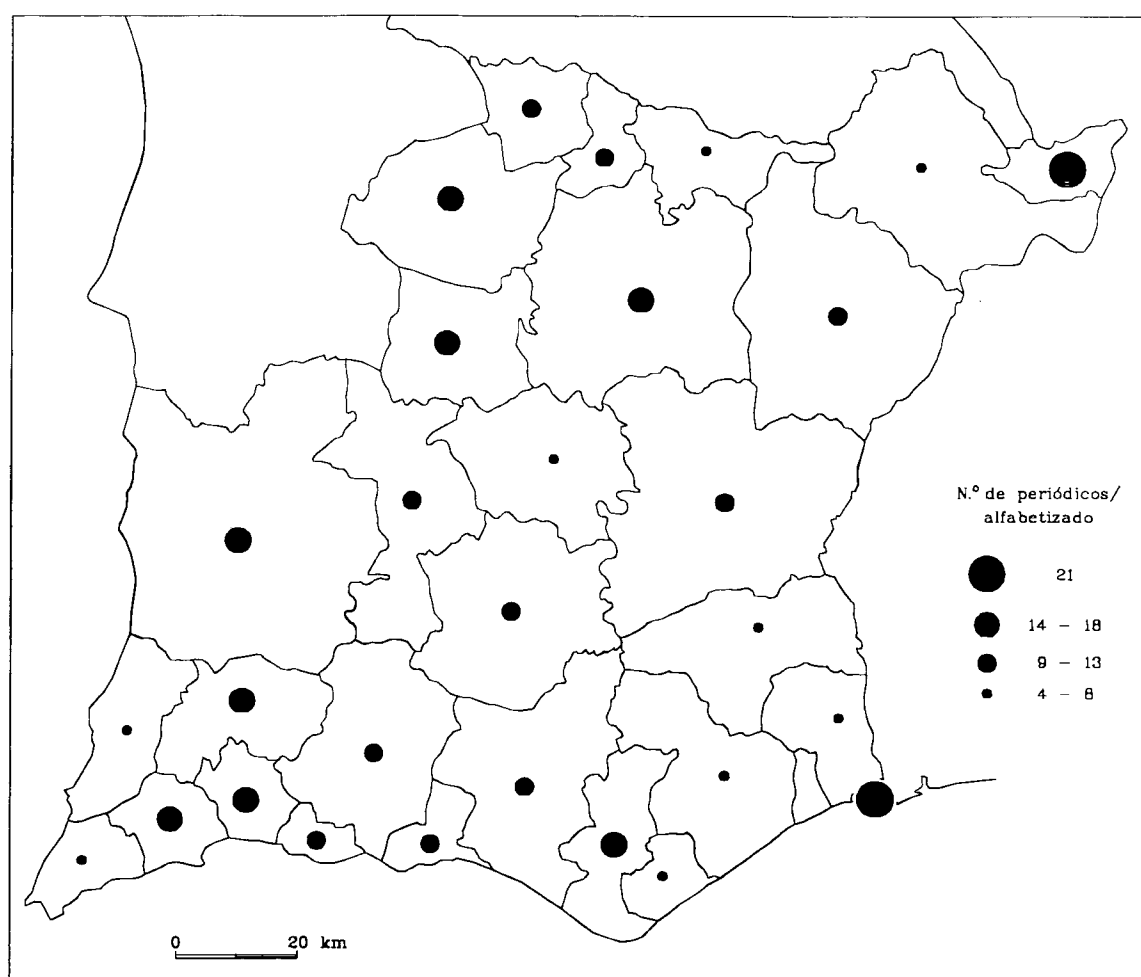
[279] Com base na lista publicada em *O Facho*, com correcções efectuadas a partir das colecções da Biblioteca Nacional. *O Facho* foi o orgão do Centro Socialista de Beja e publicou-se até Janeiro de 1917 (cfr. A. H. de Oliveira Marques, 1981, p. 1981-a, p. 40).

Vejamos agora o analfabetismo, comparando valores referentes a 1882 e a 1911.

O analfabetismo nos concelhos dos distritos de
Beja e de Faro em 1882 e em 1911 (%)

Beja	1882	1911
Aljustrel	88	84
Almodovar	91	88
Alvito	80	78
Barrancos	86	82
Beja	84	79
Castro Verde	88	87
Cuba	77	77
Ferreira do Alentejo	88	82
Mértola	88	84
Moura	88	81
Odemira	95	91
Ourique	92	88
Serpa	86	85
Vidigueira	78	82
Média	86	83
Faro		
Albufeira	89	89
Alcoutim	93	92
Aljezur	91	89
Castro Marim	91	90
Faro	80	74
Lagoa	83	77
Lagos	81	82
Loulé	91	87
Monchique	93	90
Olhão	80	75
Silves	88	86
Tavira	84	79
Vila do Bispo	84	82
Portimão	83	78
V. R. S. António	84	76
Média	86	83

O valor médio para 1882 é de 86% no distrito de Beja, valor que desce apenas para 83%, cerca de três décadas depois, apesar dos esforços levados a cabo pelo republicanismo e pelo fomento da instrução pública. Mértola está acima das médias (88% em 1882 e 84% em 1911) num grupo onde se incluem Aljustrel, Castro Verde (do Campo de Ourique), Ferreira do Alentejo e Moura (para 1882). Descerá percentualmente, O valor médio no conjunto do distrito descerá 4%, em cerca de 30 anos. Em 1911 e para o conjunto do País, o valor

Fig. 171 – A leitura da imprensa periódica nos concelhos dos distritos de Beja e Faro em 1882.

percentual de analfabetismo era de 75 e no Alentejo de 81 [280].

Os números serão mais extremos nas sedes de concelho do Baixo Guadiana pertencentes ao distrito de Faro. Para Alcoutim e Castro Marim, os números de analfabetismo elevam-se em 1882 a 93% e a 91%, repectivamente, descendo apenas 1% ao longo de 30 anos. Vila Real de Santo António, pelo contrário, que já em 1882 tinha 84% de analfabetos sofre no período considerado, a maior redução no conjunto do distrito, 8%. Em 1911 terá 76% de habitantes que não sabem ler em todo o concelho, já que, se considerarmos apenas a vila, o valor desce para 73%. Apenas Faro e Olhão atingem para a mesma data valores semelhantes. Estes números relacionam-se fortemente com outro aspecto da leitura da imprensa. É em Vila Real de Santo António que mais jornais (recebidos através do correio), se lêem no conjunto dos dois distritos do Sul, em 1882. À imprensa regional e local, feita e dirigida para o público que habita o espaço em notícia, soma-se a imprensa dos grandes centros, em especial das capitais, que complementa, senão ultrapassa, a procura da primeira pelos mesmos leitores [281].

Em *El Andevalo* de 9 de Agosto de 1902 lia-se: "La friolera de 514 periódicos de diferentes matices, se saborean en este pueblo, semanalmente. Y habrá quien diga que aqui no se lee" [282]. A afirmação parece-nos um pouco excessiva já que, aplicando uma taxa por excesso de 84% de analfabetismo à população de El Cerro (4504 hab.), os 721 alfabetizados leriam anualmente em média 37 periódicos [283]. Cálculos semelhantes efectuámos com base na *Estatística Geral dos Correios* para todos os concelhos dos distritos de Beja e Faro (Fig. 171) e os resultados são aparentemente bastante distintos. A média seria de um periódico por mês por alfabetizado. Para Mértola o valor desce a 9 periódicos/ano, semelhante aos de Alcoutim e Castro Marim, 8 periódicos/ano. Vila Real de Santo António, pelo contrário, apresentará o valor mais elevado de todos os municipios de Beja e Faro, como dissemos, 21 periódicos/ano. Neste dificil confronto entre números médios de um caso e os de uma região, a diferença de 2 periódicos lidos "a mais" por mês, no caso espanhol, representará provavelmente a imprensa chegada por outros meios que não os correios e vendida directamente em lugares públicos mas também e, certamente, um grau mais elevado de

---

[280] Cfr. Helder Fonseca, 1988, p. 73. Sobre a explicação desta realidade portuguesa no conjunto dos paises europeus, ver Jaime Reis, 1993.

[281] Para o período da propaganda republicana comenta Douglas Wheeler: "As invectivas dos jornais republicanos, panfletos, caricaturas políticas, poemas, canções, conferências públicas e comicios, foram imensos e o seu volume prodigioso para um país pequeno, de elevado analfabetismo (cerca de 79% em 1906), pobre e atrasado em relação à maioria dos paises da Europa ocidental." (s.d., p. 53).

[282] A. Luciano d'Azevedo referindo-se à vida cultural de algumas aldeias da margem esquerda do Guadiana no início do século, comente: "Recebem-se na Amarelleja jornaes, de todas as cores políticas, desde o mais conservador até ao mais avançado." (1908, p. 18).

[283] R. Marquez Macias *et al.*, calculam as percentagens de analfabetos para a provincia de Huelva em 74,5 em 1877 e 73 em 1887 (1986, p. 403).

alfabetização [284]. Interessante seria poder estudar o fenómeno com maior detalhe, já que, por exemplo, a Mina de S. Domingos recebia na década de 1880 bastantes mais periódicos que a própria sede de concelho. A biblioteca anexa à casa do director recebia "la pluspart des journaux du pays et les principaux étrangères." [285]

A imprensa do Baixo Guadiana confirma a relativa importância do rio como factor explicativo no aparecimento de iniciativas culturais, pelo "transporte de ideias". Na carreira fluvial se transportam os próprios periódicos entre as vilas ribeirinhas, enviados a imprimir a Vila Real, ou por ela se recebem os de Faro, de Tavira e de Lisboa. As "ideias" circulam, mas existem factores que não possibilitam o fenómeno a maior escala: a dimensão demográfica, o analfabetismo, a ausência de capital. Uma vez mais se sente o Baixo Guadiana, um espaço periférico. É em Vila Real de Santo António e em Ayamonte, entrepostos da foz, onde tardiamente se concentram actividades especificas de portos maritimos e de vilas fabris que a imprensa se arrogará defensora do "Guadiana", quer dizer, do espaço que ele articula e organiza, esse interior esquecido por onde se passa.

A informação chega através do rio mas o rio é também informação especial na imprensa local. Essa foi a análise que procurámos fazer: retirar o Guadiana dos periódicos, que o discutem, que o elogiam e o lamentam. A vivência do rio pelas populações ribeirinhas, a sua importância como referente sempre presente, original e identificado para os "outros", prova-se também pelos títulos e pela iconografia (Fig. 172). A encimar a primeira página de *O Despertar. Orgão do Pôvo e para o Pôvo - Quinzenário Rèpublicano defensor dos interesses da região*, editado em Mértola, em 1924, podemos observar sob o título, uma vista do rio Guadiana sulcado por um vapor de roda lateral e uma pequena imagem de Mértola (em cartão), onde é visível o porto fluvial e um vapor fundeado. "Despertar" é o que toda a "região" deve fazer, sob os ideais republicanos. A imagem de "caminho", de "progresso", é dada pelo rio e pelo vapor que ligam Mértola ao mundo exterior.

Durante o período em estudo, como referimos, publicaram-se em Vila Real de Santo António, *A Voz do Guadiana* e *Guadiana*, posteriormente *A Foz do Guadiana* (1921) e um outro homónimo entre 1935 e 1936. Nestes orgãos de imprensa é clara a defesa de um espaço que é o Baixo Guadiana, expressa nos próprios sub-títulos: *folha semanal defensora*

[284] O valor percentual para o conjunto de Espanha era em 1910 de 53% (Jaime Reis, 1993, p. 231).

[285] *Notice sur la mine*... 1878, p. 30. Apenas como informação adicional aos poucos números que temos vindo a comentar, lembraríamos sobre a imprensa inglesa que, já em 1865, se publicavam em Londres 22 diários e mais de 750 diários e semanários entre a imprensa regional (cfr. P. Perry, 1975, p. 139).

Fig. 172

Ano I — Mértola, 25 de Março de 1924 — Numero 2

O DESPERTAR

Orgão do Pôvo e para o Pôvo ❋ Quinzenario Rèpúblicano defensor dos interesses da região

Director, editôr e Proprietário: António José Sebastião | Redacção e Administração: Praça Luiz de Camões — MÉRTOLA | Composto e impresso: — TIPOGRAFIA NUNES & FILHO — Mértola | Administrador: António da Rosa Mendes

EXPEDIENTE

O nosso primeiro número esgotou-se por completo tendo sido, felizmente, menôr o número das devoluções do que o de pedidos para novas assinaturas. Resolvemos, por isso, aumentar a tiragem, não só para satisfazer os pedidos dos novos assinantes, mas para podermos enviar tambem o jornal a outras criaturas, a quem nos foi impossivel enviar o 1.º número por se haver esgotado, como já dissemos.

A's pessôas a quem hoje enviamos o jornal pela primeira vez e nos não queiram honrar

O Hospital de Mértola

Demos no nosso primeiro número o grito de alarme por continuar fechado o hospital desta vila, e salientámos que a Misericordia não havia dado acôrdo de si perante o congrésso, que têve agora lugar em Lisbôa.

No dia 13 assistiamos, na Misericordia d'aqui, a uma reunião convocada pelo delegado do sr. Governadôr Civil nêste concêlho, e tivemos a satisfa-

Cantina Escolar de Beja

Temos presente o relatório desta prestimósa instituição, referente á gerencia de 1.º de janeiro a 31 de Dezembro de 1923. Mostra-se do mesmo que álem das refeições distribuidas diáriamente pelas crianças pobres, que frequentam as escolas de Beja, lhes foi tambem fornecido calçado e artigos escolares, o que só merece louvôres.

E lembrarmo-nos de

Fonte: *O Despertar*, Mértola, 25 de Março de 1924.

dos interesses moraes e materiaes do circulo do Guadiana ou *periódico independente e de propaganda regionalista*. São claras também as intensões políticas que divulgam o rio como elemento unificador desse espaço. O periódidco é a *voz* do rio; a sua *foz* ou o próprio *Guadiana* [286]. Estes referentes de controlo de espaço (Norte-Sul), contidos nos títulos dos jornais, alternam com uma intenção regional (Leste-Oeste), dos que se pretendem defensores do Algarve no seu conjunto ou do Algarve Oriental, como *Algarve* (1901), *O Sotavento* (1920), *Notícias do Sul* (1922-1924), *Ecos do Sul* (1937-1952), *Notícias do Algarve* (1953-1956), *Jornal do Algarve* (1957) e *A Gazeta do Algarve* (1983), todos de Vila Real de Santo António.

A imprensa de Mértola, embora para o período em estudo não reflita tão directamente o que deixamos dito, confirma-o para as décadas subsequentes, com títulos muito semelhantes aos que encontramos para Vila Real de Santo António, com *A Voz do Guadiana, quinzenário defensor dos interesses do concelho* (1922-1928), e *Ecos do Guadiana, quinzenário regionalista* (1933-1935). O mesmo acontece para Ayamonte com *El Guadiana* (1917) ou com *Eco del Guadiana*.

Para a segunda metade de Oitocentos e primeira década deste século não encontramos em qualquer título de imprensa local editada nos outros concelhos atravessados pelo Guadiana (Moura e Serpa), qualquer referência ao rio. Em contra partida, nos periódicos de Odemira contam-se *O Rio Mira* (1912) e *Ecos de Mira* (1913); nos de Tavira, *O Séqua* (1924) e *O Gilão* (1929); nos de Silves, *O Arade* (1983)... Onde o rio joga um notável papel na vida da população, lá encontramos por força o seu nome inscrito nos cabeçalhos da imprensa local [287]. O curso de água é a referência de união de um espaço que se noticía, que se pretende defender, que unifica e distingue.

6 - A fronteira luso-espanhola

"L'analyse historique se propose de rechercher les étapes de la fixation de la frontière. Cette identification historique et géographique de la frontière s'avère indispensable pour toute compréhension régionale et pour montrer la naissance des effets directs et

[286] Num dos primeiros números do novo periódico republicano *O Povo do Algarve* de Tavira, publica-se um artigo de Souza Carvalho com sintomático título, "Carta do Guadiana" onde se afirma: "O aparecimento do 'Povo do Algarve' foi satisfatoriamente recebido nesta região do Guadiana. Os seus três concelhos - Castro Marim, Vila Rial e Alcoutim - deram o seu formal, completo e captivante acolhimento ao novo jornal." (*O Povo do Algarve*, I, 5, 30 de Agosto de 1914, p. 2).

[287] Cfr. Ana Monteiro *et al.*, 1991.

indirects dus à la limite politique." [288] No conjunto da raia seca, o tramo definido pelo Chança e pelo Guadiana a jusante do Pomarão é um dos mais inalterados na "conservadora" fronteira Portugal-Espanha [289]. O Chança separa terrenos muito pobres, de povoamento desde sempre rarefeito [290]. O Guadiana pelas características físicas da parte terminal do vale é de facto, um obstáculo natural. Troços de fronteira terrestre semelhantes onde os conflitos escasseiam ao longo da história, só os encontramos no Tejo e no Douro internacionais ou nas cumeadas das serras de Montesinho e da Amarela [291].

Uma das fortes razões que está na base da nossa escolha do espaço do Baixo Guadiana é a existência da fronteira política sobreposta ao curso do rio [292]. Um elemento fundamental a "complicar" a organização desse espaço por si já complexo do ponto de vista físico, populacional e económico. Mas a fronteira luso-espanhola (ou hispano-portuguesa), limite artificial, permite-nos leituras únicas, testes diversos, hipóteses outras na relação estreita entre a História e a Geografia [293]. Estamos num dos troços mais cristalizados da "ideal" e "exemplar" fronteira de Portugal/Espanha, a mais velha do Mundo. Oportunidade então para revermos conceitos e estudos sobre fronteira [294]. A sua classificação tipológica em muito depende das análises que a têm tido por objecto. A fronteira em si ou os seus efeitos sobre a estrutura dos espaços confinantes são abordagens possíveis que não excluem as da percepção e das imagens construídas com base ou sobre a fronteira [295].

---

[288] C. Raffestin *et al.*, 1975, p. 17.

[289] Sobre os complexos problemas em torno dos conceitos de *fronteira*, ver T. S. Murty, 1978, p. 14-15 e G. Wolfskill *et al.*, 1983, p. 4 ss.

[290] É na faixa raiana do Chança que melhor se poderiam aplicar as palavras de J. Pais de Brito sobre as características da fronteira luso-espanhola como limite Leste do Alentejo: "[...] la raréfaction des unités de peuplement, la structure foncière fortement marquée par la présence de la grande propriété et un éventuel affaiblissement de l'autonomie de gestion et du droit de regard collectif sur les territoires, obligent à nuancer un angle d'approche qui cherche à lire la frontière comme un fait du village." (1988, p. 338). Em Alcoutim, em Castro Marim, em Vila Real a percepção e a vivência da fronteira política será distinta.

[291] Sobre as características distintas de fronteira que encontramos em cada troço da raia portuguesa lembramos as palavras de J. Ancel: "Nous sommes [...] amenés à considérer, à distinguer la notion naturelle, cartographiable, de la frontière et la notion antropogéographique, impossible à dessiner. La première est une apparence, voire souvent une illusion, l'obstable n'interdit point la perméabilité de la frontière. La seconde est une réalité l'île vide d'humanité sépare nettement les foules, dresse devant elles des cloisons autrement insurmontables que les remparts physiques." (1938, p. 80).

[292] Ver como modelo de estudo geográfico para um rio fronteira, o caso do Saint Laurent, analisado por J.-C. Lassère, 1972 e 1980.

[293] À semelhança de muitos dos grandes cursos de água europeus, cujo exemplo mais paradigmático será o do Reno (ver A. Demangeon *et al.*, 1935, Cap. I, 4). Sobre os problemas metodológicos que se levantam para um estudo conjunto da faixa fronteiriça luso-espanhola ver A. Campesino Fernández, 1986, p. 110-111.

[294] "L'identification historique portera essentiellement sur l'établissement de l'âge de la frontière et sur les conditions particulières qui ont présidé à son tracé. L'âge est fondamental pour savoir depuis quand deux régions voisines, mais séparées, évoluent selon les destins politique voire économique, différents, sinon opposés." (C. Raffestin *et al.*, 1975, p. 28). Sobre a pouca atenção concedida nas últimas três décadas ao estudo da fronteira luso-espanhola comenta A. Campesino Fernández: "Durante este período el vacío bibliografico sobre la raya hispano-portuguesa es absoluto hasta la decada de los años setenta, excepción hecha de publicaciones oficiales de tematica politica general o recopilaciones legislativas, que conforman el generoso capitulo de *intenciones* nacidas del Pacto Ibérico." (1987, p. 207). Ver também J. Gaspar, 1987, p. 228-229.

[295] Uma das mais recentes definições de fronteira é a de Michel Foucher que dá renovada importância aos aspectos da percepção: "Les frontières d'État peuvent être définies comme les enveloppes de ces sous-ensembles, et plus précisément comme des structures spatiales

A fronteira política como elemento do espaço controlado pelo poder central é um dos problemas que mais toca a esta nossa análise feita à escala local [296]. A evolução das características desse limite internacional no Baixo Guadiana condiciona, quer a articulação dos espaços contíguos (espanhol e português) no seu conjunto, quer a vida das populações de um lado e do outro [297]. Lembrando o progressivo endurecimento da linha fronteiriça, encontrado a partir de insistente legislação aprovada, procuremos indícios da impermeabilização dessa fronteira [298].

O primeiro tratado entre Portugal e Espanha para definição da linha política data de 29 de Setembro de 1864 [299]. A descrição minuciosa do limite desde a foz do Minho, termina na confluência do Caia com o Guadiana. Por aí se ficara e ficará o esforço das comissões nomeadas para o efeito até ao *Convénio de Limites entre Espanha e Portugal de 29 de Junho de 1926*. A questão de Olivença é o entrave fundamental mas também outros casos como a contenda de Moura [300]. A fronteira Sul ficará indefinida ao longo do extemo Leste das terras da "margem esquerda" do Guadiana. Para os outros troços será sem muitas dúvidas o grande colector ibérico que representará a divisória entre os reinos.

A situação cria contudo problemas que melhor se consciencializam aquando do importante tratado de comércio e navegação assinado em Março de 1893 [301]. Assim, em consequência do cada vez mais importante tráfego flúvio-marítimo ocorrido na barra e no Baixo Guadiana (quer do lado espanhol, quer do português) é estabelecido em adenda ao tratado, em Setembro do mesmo ano, um acordo para delimitação da zona marítima do Guadiana. Aí se descreve com detalhe, a propósito da entrada no rio, a linha divisória que de qualquer modo "[...] poderá alterar-se por mutuo accordo dos dois governos, sempre que a mobilidade dos canaes da barra o reclame, a fim de que ambos os paizes tenham águas

---

élémentaires, de forme linéaire, à fonction de discontinuité géopolitique et de marquage, réel, symbolique et imaginaire." (1988, p. 29). Sobre a percepção do espaço transfronteiriço, ver A.-L. Sanguin, 1983 e Y. Verhasselt, 1987.

296 "Les frontières politiques, éléments de paysage, sont à analyser, non pas d'abord en tant que telles, mais en fonction de l'espace organisé où elles s'insèrent." (M. Foucher, 1988, p. 25).

297 "[Les frontières] ne sont, dans leur genèse, que les enveloppes linéaires d'ensembles spatiaux de nature politique, dans le cadre desquels on décidera que, selon les circonstances, la frontière sera fermée ou ouverte, la ligne perméable ou étanche. Ligne et zone correspondent en fait à deux ordres de grandeur différents." (*ibid.*, p. 13).

298 A propósito de fronteira franco-suiça G. Galice e J.-L. Meynet afirmam: "Ni mur infranchissable, ni simple passoire, *la frontière est un filtre.* Comme filtre, la frontière produit du contraste, de la différence." (1988, p. 13).

299 H. de la Torre Gomez classifica deste modo o período de "las 'paces podres' del 'rotativismo' portugués y de la 'restauración' española. Es el tiempo de la paz ibérica, pero la de las 'costas viradas', con la solidaridad común pos la estabilidad de sus respectivos regímenes." (1988, p. 42).

300 Cfr. C. A. Medeiros, 1985, p. 20. Sobre a história do estabelecimento da outra grande fronteira política peninsular, a franco-espanhola, ver J. Sermet, 1983.

301 Cfr. J. Cordero Torres, 1960, p. 281. Sobre os diversos acordos e tratados diplomáticos oitocentistas entre Portugal e a Espanha, ver a recolha bibliográfica de F. de Castro Brandão (1989).

próprias para navegar." [302] (ver Doc. nº 40). Desde 1864 haviam sido assinados vários convénios que procuravam legislar sobre o trânsito e as actividades económicas nas faixas fronteiriças. É o caso do convénio de 1866, que respeitava particularmente ao tráfego ferroviário mas também ao fluvial (ver Doc. nº 17) e, os de 1878 e de 1885, que contemplaram em parte a pesca fluvial nos rios de fronteira [303].

Em 1905 é difundido um anexo ao tratado de 1864, texto entretanto assinado e ratificado pelos governos espanhol e português: o *Regulamento relativo aos rios limítrophes entre ambas as nações*, especialmente dedicado ao Minho (ver Doc. nº 57). O Guadiana que não é abrangido, também não coloca os problemas daquele curso de água, pela distinta vivência das comunidades ribeirinhas (em especial na parte espanhola), muito menos intensa e diversificada. Contudo, estabelecem-se deste modo e pela primeira vez, condutas muito específicas para a utilização das águas internacionais. O Convénio de 1926 definirá o *talweg* dos rios fronteiriços como as linhas demarcadoras do límite político entre os países ibéricos [304]. Relembrando o historial mais recente da fixação da linha politica entre Portugal e Espanha, vejamos agora alguns aspectos geográficos da faixa raiana ao longo do Guadiana.

6.1 - A vigilância da fronteira

O Baixo Guadiana como fronteira, desde a confluência do Chança até à foz, faz das suas margens locais militarmente perigosos e dos seus vaus e passagens, caminhos que propiciam a invasão [305]. Ao longo da história das duas nações ibéricas, sempre as crises políticas se repercutiram na área. Conflitos ocorriam mesmo e, naturalmente, em época de paz: o contrabando, a pesca...

---

[302] *Boletim Official da Direcção Superior dos Serviços Aduaneiros*, 12, 1893, p. 682. Nos rios europeus só ao longo da Idade Média se foi difundindo o princípio de que as fronteiras no caso de coincidirem com cursos de água, correspondiam à linha imaginária que dividia a corrente (cfr. H. C. Peyer, 1977, p. 52 e D. Nordman, 1979, p. 82). No século XIX, legislação diversa difunde esse princípio por todo o continente. Ver para o caso franco-suíço S. Daveau, 1959, p. 105.

[303] Maria Candida Proença *et al.*, 1990, p. 62-63.

[304] "Artigo 10º. Desde a confluencia do barranco de Raio (ou Ribeira da Perna Sêca) com o Rio Chança, seguirá a linha da fronteira pelo *thalweg* dêste rio até a sua confluência com o Guadiana, continuando por êste rio até a sua foz." (*Convénio de Limites*..., 1928, p. 7). Contudo, o texto de 1864 defínia para "[...] efectos de pesca y navegación las àguas son comunes a los dos países, siempre que las embarcaciones no se aproximen tanto a la orilla vecina hasta el extremo de que se pueda saltar a ellas desde tierra." (cit. E. Alonso *et al.*, 1987, p. 339). Michel Foucher lembrou Moodie a propósito da polémica sobre o conceito de fronteira *linha* ou *faixa*: "On trouve chez Moodie (1947) le secret de ce débat: selon lui, la ligne est un concept politique et juridique, alors que seule la zone est le concept géographique." (M. Foucher, 1988, p. 14).

[305] "[...] la frontière n'est pas une simple limite, c'est aussi un lieu de passage surveillé par les deux pays qui s'y affrontent [...] Les deux Etats organisent donc tout au long de la frontière qui les sépare un sysème de surveillance chargé d'appliquer les règlements qu'ils ont édicté à ce sujet. La douane s'occupe du passage des marchandises, la police de celui des hommes et éventuellement des idées." (S. Daveau, 1959, p. 121).

Os séculos XVII e XVIII foram particularmente agitados ao longo de todo este troço de fronteira. Razias constantes às povoações limítrofes [306], espionagem nas mais importantes vilas do litoral [307], circuitos de comércio e de navegação alterados e destruídos, tudo se conjugou para que tenha ocorrido uma concentração de população nos maiores centros (onde era possível a defesa) e um abandono das áreas de povoamento disperso [308]. Foram então refeitas (ou construídas de novo), posições militares controlando estrategicamente o rio e organizadoras da sua vigilância.

O corredor do Guadiana conheceu um período de acalmia pelo último quartel do século XVIII mas com a ameaça de invasão pelas tropas francesas, novamente a linha de defesa se militarizou. Os franceses ocuparam Ayamonte, mas a barragem que encontraram, organizada pelo bispo de Faro ao longo do rio, impediu a travessia [309]. Em Novembro de 1813, a Esquadrilha do Guadiana era constituída por 3 lanchas: 1 em Alcoutim com 9 homens, 1 na Várzea Longa com 11 e 1 no Azinhal com 6, cada lancha com 1 boca de fogo [310]. O Baixo Guadiana só viverá uma nova época de tensão, por ameça vinda da outra margem, em 1911, quando circularam boatos de que os monárquicos refugiados em Espanha, tentariam uma incursão por aquele extremo Sudeste do País [311]. O Baixo Guadiana não é uma linha de fácil trânsito para exércitos convencionais (exceptuando a estreita faixa litoral) e, considerando os vastos espaços alentejanos, abertos a Norte, o rio no seu encaixado troço terminal, sempre viveu conflitos locais. As grandes operações sempre ocorreram longe [312].

Abandonada a preocupação da fronteira militar (ou militarizada) face à evolução

---

306 Ver F. Núñez Roldán, 1983-a.

307 Ver L. Alvarez de Toledo, 1985, p. 89, 115 e *passim* e F. Cortés Cortés, 1989, p. 36. 68 e *passim*. Numa das cartas dos governadores do Algarve, publicadas por Alberto Iria, lê-se: "[...] e de ordinário no rio Guadiana se buscão meios para se saber o que há da outra banda." [Doc. datado de 20 de Abril de 1662]. (1978, p. 462).

308 P. Madoz lembra que "Esta fortificación fue muy útil en la guerra de la Independencia y sirvió de abrigo á todos los hab. de la sierra y condado de Niebla." (XIII, 1849, p. 741).

309 Cfr. F. Athaide Oliveira, 1908, p. 97.

310 AGM, *Esquadrilha do Guadiana*, Cx. 305, Doc. 21.

311 O número de operações de vigilância levadas a cabo pelos barcos da armada, em especial, no troço Vila Real de Santo António - Foz do Odeleite, em 1911, é muito superior ao das normalmente efectuadas. Perto de 60 missões foram feitas, quando até então, uma vez por ano ou de dois em dois anos, a canhoneira portuguesa subia ao Pomarão e voltava a descer (cfr. *Ordens da Armada,* série B, 1911-12). De qualquer modo, os monárquicos não atacariam por aqui!

312 "La meilleure frontière, en effet, n'est pas nécessairement celle qui exprime le plus exactement les réalités géographiques: c'est, dans tous les cas, celle qui contribue le plus efficacement à établir et à maintenir la paix entre les voisins qu'elle sépare." (R. Dion, 1947, p. 98). Quarenta anos depois um outro teórico francês da Geografia das fronteiras pergunta-se também sobre como é ou deve ser "La bonne frontière? On la voudrait *naturelle* mais *effacée*, *ouverte* mais *protectrice*, lieu d'échanges et de contacts, de conciliabules et de rencontres, bref, *idéale*!" (M. Foucher, 1988, p. 9).

política dos dois países [313], a ideia do progressivo endurecimento da fronteira ao longo da segunda metade do século XIX vamos testá-la através da análise espacial da implantação das instituições que mais directamente se prendem com o controlo e vigilância da raia: as alfândegas. Desde o primeiro governo regenerador que se legisla repetidamente sobre a instituição que fiscaliza as entradas e as saídas de pessoas e de mercadorias nos portos e ao longo da raia seca, quer tentando evitar o enorme contrabando existente, quer exigindo a cobrança efectiva de direitos. É a restruturação do sistema alfandegário que se impõe. Em 1862 é criado o "corpo de Guardas das Alfandegas dos Portos Secos, formado por sete companhias, num total de 561 homens, subordinadas, cada uma, a um inspector da fiscalização externa e distribuidas pelos círculos das Alfândegas de Valença, Bragança, Almeida, Sabugal, Castelo Branco, Chaves e Mértola" [314]. Dois anos depois ocorre uma primeira grande remodelação, organizando em duas circunscrições (terrestre e marítima) as alfândegas e suas delegações: as primeiras em duas classes, as segundas em duas ordens [315]. No que respeita ao Baixo Guadiana está aí já patente o carácter duplo da fronteira fluvial: os seus portos devem classificar-se como alfândegas marítimas ou terrestres? Até onde vai a "costa"? Até Alcoutim, ao Pomarão, a Mértola?

Na reforma de 1864, dependentes da alfândega de 2ª classe de Olhão encontram-se as delegações de 1ª ordem de Vila Real de Santo António, de Alcoutim e do Pomarão. Para Norte e dependentes da alfândega de 2ª classe de Aldeia Nova de S. Bento encontra-se a delegação de 2ª ordem de S. Domingos [316]. É no início dos anos 80 que se verifica uma verdadeira e estruturada campanha reformadora do sistema alfândegário: a figura tutelar é Fontes Pereira de Melo, agora chefe do governo. O corpo de funcionários aumenta e a distribuição geográfica da hierarquia e da localização dos diversos postos de controlo faz-se por acertos, repetidamente. Segundo o regulamento de Setembro de 1881: "A Fiscalização Externa das Alfândegas compreendia 3 inspectores, 3 chefes de corpos, 11 chefes de divisão, 54 chefes de secção, 150 chefes de postos, 110 chefes de coluna, 200 guardas a cavalo e 3.000 guardas a pé, num total de 3.571 homens." [317] No ano seguinte (1882), enquadrada

[313] Athaíde de Oliveira diz existirem no concelho de Vila Real de Santo António, no início do nosso século "[...] seis baterias, tres na costa do sul, duas na foz do Guad., e cinco no Guad., pela sua ordem aqui indicadas: *Cabeço, Monte Gordo, Ponta da Areia, Medo Alto, Pinho* e *Carrasqueira.*" (1908, p. 128).

[314] F. Belard da Fonseca, 1952, p. 195.

[315] Cfr. J. Veríssimo Serrão, IX, 1986, p. 286.

[316] *Ibid.*

[317] F. Belard da Fonseca, 1952, p. 196. Miguel de Bulhões comenta esse controlo nas suas "utopias" sobre a fazenda pública portuguesa: "A nossa situação a respeito de Hespanha não exigiria um simples tratado de commercio. É *infiscalisavel* o contrabando entre as duas nações da peninsula. [...] Ambos despendemos sommas enormissimas em fiscalisação, a qual serve principalmente para opprimir o commercio de boa fé." (1884, p. 62).

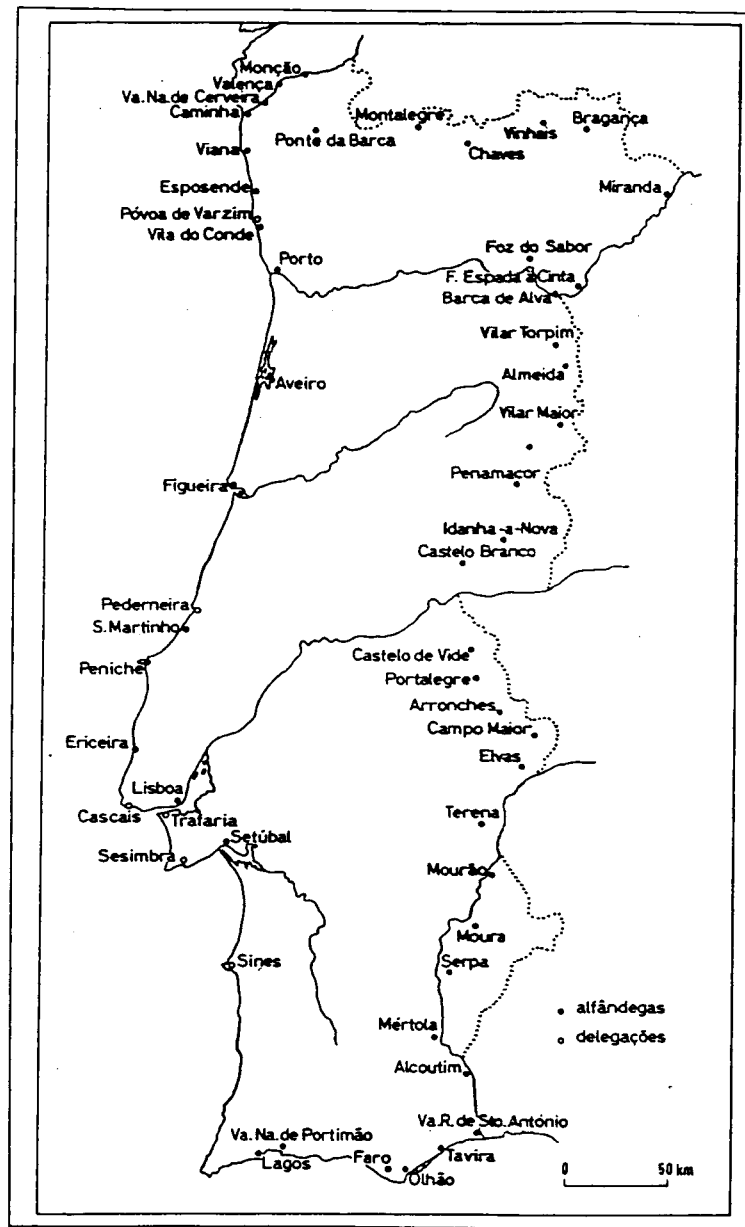
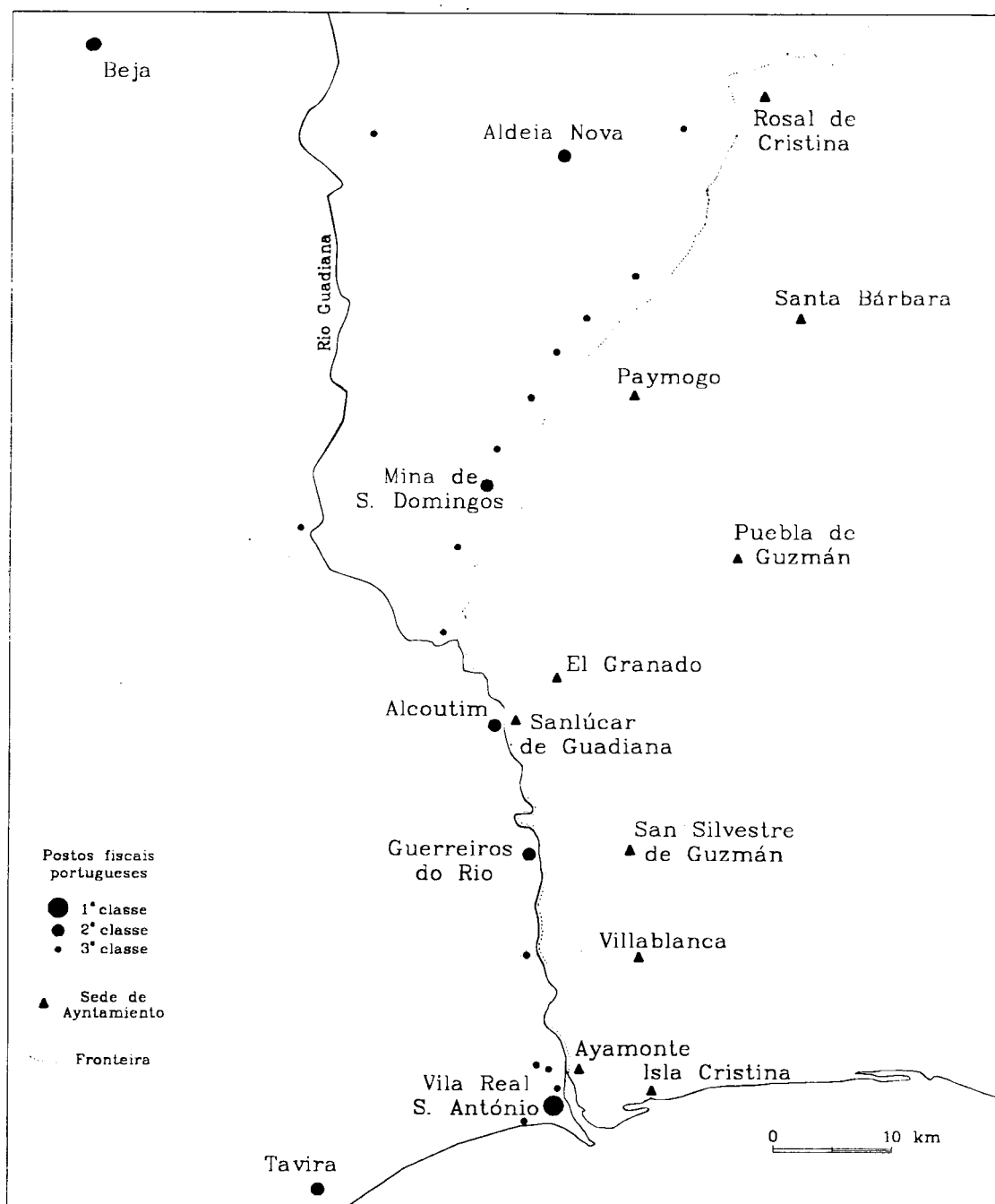
Fig. 173 - Rede de alfândegas. 1882.

Fonte: J. Veríssimo Serrão, 1986, IX, p. 291.

Fig. 174 – Fiscalização da fronteira luso-espanhola no troço Chança-Baixo Guadiana, em 1886.

Fonte: Boletim da Guarda Fiscal, 1, 1886, p. 48, 56-57 e 111.

numa remodelação a nível nacional, são criadas no Baixo Guadiana as delegações marítimas de 1ª classe de Mértola e de Vila Real de Santo António e de 2ª classe em Alcoutim (Fig. 173).

Ainda sob a vigência do último governo de Fontes é criada em 1885, a Guarda Fiscal com o fim de "[...] descobrir e reprimir o contrabando, assim como as transgressões dos preceitos fiscais. Cabia-lhe zelar, pelos edificios das alfândegas e respectivos armazéns e prestar ainda, com autorização superior, o auxílio que lhe fosse solicitado pelas competentes autoridades para a manutenção da ordem e segurança pública." [318] Nestas atribuições gerais incluem-se algumas de capital importância na vida das populações como são as do controlo de propagação de epidemias em pessoas e em animais [319]. O *Nove de Julho*, periódico de Beja, comenta em meados de 1885: "No Algarve, entre Alcoutim e Pomarão, n'uma distancia de muitos kilometros não foi ainda estabelecido o cordão sanitário. Entram por aquelle ponto quantos hespanhoes querem, venham elles d'onde vierem. Para que serve então o cordão sanitario? É para exercer inspeções, vigilancia, ou para metter dinheiro nos bolsos d'uns nossos senhores muito conhecidos como verdadeiros *micróbios* da fazenda nacional?" [320] Os tristemente célebres "cordões sanitários" ganham neste último quartel de Oitocentos uma outra eficácia e segurança, complementando a mais estreita e conhecida vigilância exercida nos portos marítimos [321]. Na margem espanhola são criadas em 1899 *inspecciones sanitarias* em Ayamonte e em Sanlúcar de Guadiana [322] (ver Doc. nº 49).

---

[318] J. Veríssimo Serrão, IX, 1986, p. 292. Ver a cuidada reconstituição cartográfica da repartição e hierarquia dos postos fiscais portugueses e espanhóis ao longo da fronteira, em 1894, feita por João Carlos Sarmento (1995).

[319] Em 1871/72 a Câmara de Mértola dispende 36$992 réis do seu orçamento para pagar despesas relacionadas com "o cordão sanitário da raía para evitar a invasão da epidemia." (AHM, *Contas geraes...*, Cx. A. D. 1/11, fl. 72). Em Julho de 1890 a edilidade tomará também medidas de protecção ao longo da fronteira face às notícias sobre a epidemia de cólera em Espanha (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/26, fl. 100, cfr. D. Avery, 1985, p. 226). A lancha "Guiné" e um escaler a vapor farão a fiscalização sanitária ao longo do Guadiana. Novo alarme acontece em Julho de 1894, quando os portos espanhóis de Cadiz a Ayamonte são considerados suspeitos face à epidemia de cólera que grassa em Huelva (H. A. da Fonseca, 1990, p. 177). Em 1901, uma dessas vigilâncias é estabelecida superiormente ao longo do troço fronteiriço alentejano: " [...] com o fim de impedir quanto possivel a propagação em Portugal de uma epizootia que está grassando em alguns pontos do reino vizinho, foi determinado que as estações aduaneiras ao sul do Tejo por onde passa a ser unicamente permittida a entrada de gado procedente de Hespanha são as seguintes: Gallegos e Montalvão, no districto de Portalegre; Mourão, no de Évora; Barrancos e Aldeia Nova, no de Beja; e Villa Real de Santo António e Alcoutim, no de Faro." (*Boletim da Guarda Fiscal*, 9, 1901, p. 520). Seis anos depois é mesmo estabelecido um lazareto na vila de Alcoutim para que o gado que está autorizado a entrar em Portugal seja sujeito a quarentena (cfr. *Boletim Official da Direcção Geral das Alfandegas*, 3, 1907, p. 169).

[320] *Nove de Julho*, I, 1, 9 de Julho de 1885, p. 2.

[321] A. Ascensão Nunes contabilizou através da documentação do Arquivo Municipal de Alcoutim, o estabelecimento de 5 cordões sanitários: em 1821, 1854, 1856, 1884 e 1890 (1993). As epidemias de 1854-1855 e de 1885 são arroladas como de cólera, na província de Huelva, por R. Marquez Macias *et al.*, 1986, p. 387.

[322] *Boletin Oficial de la Dirección General de Aduanas*, 1899, p. 240.

Este novo corpo de intervenção directa vai finalmente tornar parcialmente eficaz o controlo do limite político. A rede de postos estabelece-se ao longo da fronteira tornando mais apertadas as malhas da linha divisória (Fig. 174). Os quadros seguintes dão-nos uma ideia quer do número elevado de pontos, quer da sua distribuição, quer ainda da ordem e múltiplas funções que se relacionam com a dimensão e a importância do aglomerado populacional fronteiriço mas, sobretudo, com o seu papel na rede de circulação comercial (e de contrabando) local.

"Classificação dos districtos, secções e postos fiscaes"
na área do Baixo Guadiana em 1885.

	Secções		Postos fiscais		
	1ª classe	2ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Moura	X				
Alcoutim	X			X	
Vila Real	X				X
Aldeia Nova		X		X	
Mina de S. Domingos		X		X	
Caes de Vila Real			X		
Guerreiros				X	
Corte do Pinto					X
Santana de Cambas					X
Pomarão					X
Mértola					X
Almada do Ouro					X
Ribª Castro Marim					X
Castro Marim					X
Monte Gordo					X

Fonte: *Boletim da Guarda Fiscal,* 1, 1886, p. 56-57.

Postos fiscaes e de cobrança de impostos na área
do Baixo Guadiana em 1885.

	Inspecção fiscal		Dependências alfandegárias	
	A	B	C	D
Serpa	X			
Mértola	X			
Alcoutim	X	X	X	
Castro Marim	X			
Vila Real	X			
Corte do Pinto		X		
Santana de Cambas		X		
Pomarão		X		
Guerreiros		X	X	
Almada do Ouro		X		X
Ribª Castro Marim		X		X
Caes de Vila Real		X		X
Monte Gordo		X		X

A- Postos fiscais de vigilância e serviços especiais.
B- Postos fiscais de registo e habilitados a despacho.
C- Postos fiscais habilitados a despacho de importação e exportação.
D- Postos de cobrança dos impostos do sal, pescado e real de água.

Fonte: *Boletim da Guarda Fiscal,* 1, 1886, p. 48 e 110-111.

No caso do Baixo Guadiana é criado em Janeiro de 1886, o posto fiscal do Pomarão e, em Fevereiro do ano seguinte, o posto de vigia do "Porto da Mesquita, em frente do Pomarão." [323] O intenso tráfego internacional marítimo que ocorria então junto à confluência do Chança implicava estas medidas. Existirá aí, desde então, um empregado e um chefe de posto e cada navio que circule no rio transportará a bordo um ou dois guardas. "Durante a estada do navio em Pomarão serão selladas as escotilhas ao sol posto e levantados os sellos ao nascer do sol, na presença do empregado aduaneiro e dos agentes da guarda fiscal." A jurisdição do porto é disputada pelos "marítimos" e pelos "terrestres" como já havíamos feito notar: "O posto fiscal de Pomarão ficará subordinado administrativamente á delegação da alfândega de Faro em Villa Real de Santo Antonio, continuando o respectivo pessoal sujeito ao chefe de secção da guarda fiscal nas minas de S. Domingos e ao de districto em Moura." [324]

---

[323] *Boletim da Guarda Fiscal,* 2, 1887, p. 59. Pela importância de que se reveste o texto que cria o posto do Pomarão divulgamo-lo na integra em apêndice documental (ver Doc. n.º 31).
[324] *Collecção Official de Legislação Portugueza,* 1886, p. 536.

Ainda no final de 1886 é reforçada a vigilância da fronteira flúvio-marítima através da publicação das "Instrucções para o serviço da esquadrilha destinada à fiscalização marítima da costa do Algarve." [325] (ver Doc. nº 32). A esquadrilha era já referida no "Regulamento orgânico do Corpo da Guarda Fiscal", no capítulo sobre fiscalização marítima e fluvial, esclarecendo-se aí que continuava "[...] a ser guarnecida e tripulada por officiaes e praças da armada real" [326] enquanto que se dizia também que as "embarcações do serviço fiscal no rio Guadiana, e nos ancoradouros dos portos do Algarve, continuarão a ser tripuladas pelo pessoal marítimo do corpo da guarda fiscal." Para o mar, os homens de guerra (agora com a função fiscalizadora a pedido da fazenda), para o rio, os guardas fiscais.

São agora não só os postos fixos mas também as embarcações que patrulham o rio, que tornam a fronteira mais estanque. A fiscalização marítima da esquadrilha estende-se do Cabo Sardão a Mértola, é "exercida pelas canhoneiras *Faro, Tavira* e *Lagos*, pelos barcos de vela que poderem ser aproveitados e por lanchas a vapor [e o seu serviço] é impedir o desembarque que se pretenda fazer de generos de contrabando, ou descaminhados aos respectivos direitos, bem como a sua baldeação clandestina." [327] Atendendo à enorme faixa de costa a vigiar, ao intenso contrabando desembarcado nas praias do Algarve oriental (que o próprio decreto refere) e ao controlo "mais fácil" no rio, a esquadrilha não deve ter nos primeiros anos prestado particular atenção a este espaço, já que em Janeiro de 1889, "[...] foi a esquadrilha fiscal da costa augmentada com uma lancha a vapor para auxiliar a fiscalização no rio Guadiana, desde Mértola até Vila Real de Santo António." [328] É a lancha *Guadiana* que tem essas funções de "membro especial" da Esquadrilha, ficando "destinada a coadjuvar o serviço de fiscalização terrestre entre Mértola e Tavira." [329] (ver Doc. nº 35).

No início de 1889 é publicado o "Regulamento dos serviços aduaneiros", texto que

---

[325] *Diário do Governo,* 21 de Dezembro de 1886. Mas já no início da década anterior um pequeno vapor, o *Lynce* fazia a vigilância da costa algarvia: "[...] as observações de que trato, foram feitas a bordo do pequeno vapor *Lynce*, empregado no serviço de fiscalização marítima das alfândegas; navio de systema mixto, com a armação de lugre-escuna, e auxiliado por uma machina da força de 70 cavallos, que punha em movimento um propulsor helicoidal de 2,7m de diametro. O navio cuja construção era de madeira, tinha o comprimento de roda a roda de 41m com 6,4m de boca e 3,35m de pontal, e a lotação de 354 tonelladas métricas." (A. Pereira Sampaio, 1872, p. 25). "Os navios da esquadrilha tinham a sua base no porto de Vila Real de Santo António e exerciam a fiscalização desde o Cabo Sardão até à foz do Guadiana e, neste rio, até Mértola. A esquadrilha era constituída inicialmente por navios de vela. Em 1845 entraram ao serviço três caiques mandados construir em Inglaterra, os primeiros navios a vapor para a fiscalização da costa. Estes navios abasteciam-se de carvão em Lisboa ou Gibraltar." (H. A. Fonseca, 1990, p. 163).

[326] *Boletim da Guarda Fiscal,* 1, 1886, p. 35.

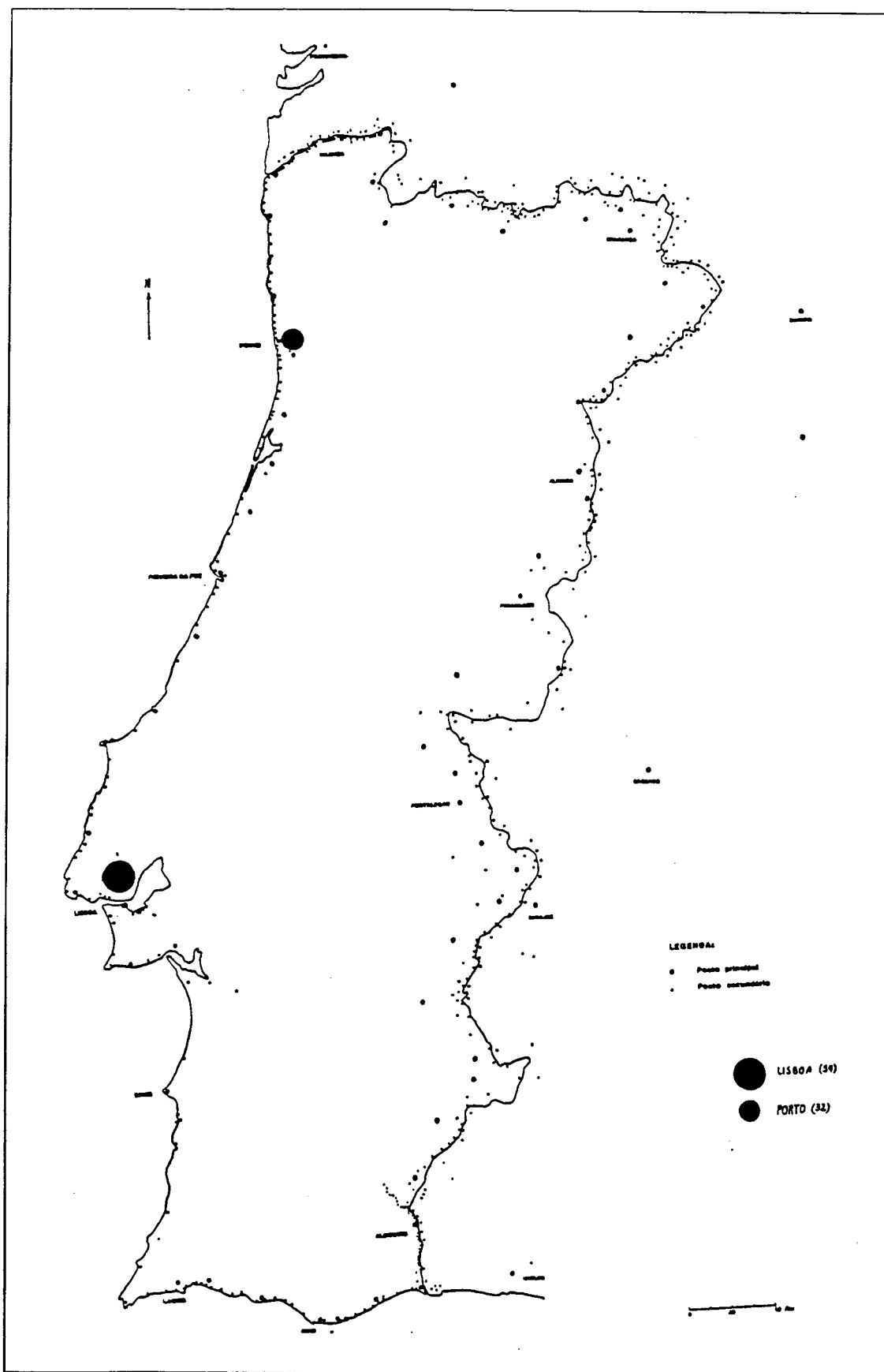
[327] *Collecção Official de Legislação Portugueza,* 1886, p. 858-859. Na realidade as acções parecem não ser muito eficazes: "Estão n'este porto, destacadas da esquadrilha da fiscalização aduaneira, duas lanchas de véla *Villa Real de Santo António* e *Villa Nova de Portimão* guarnecidas e commandadas por pessoal da armada. [...] É opinião minha que com uma lancha de vapor, que aqui se conservaria facilmente e sem grande despeza no seu consumo de carvão, se faria melhor e mais facil serviço, pelo menos sempre com exito." (A. Ghira, 1889, p. 33).

[328] *Boletim da Guarda Fiscal,* 2, 1891, p. 53.

[329] Cfr. "Instrucções para o serviço da lancha 'Guadiana' entre Mértola e Tavira", *Boletim da Guarda Fiscal,* 2, 1891, p. 48.

Fig. 175 - Distribuição dos postos da Guarda Fiscal e Carabineiros, em 1894.

Fonte: João Sarmento, 1995.

Fig. 176 - Distribuição e dependências dos postos da Guarda Fiscal e Carabineiros, em 1894.

Fonte: João Sarmento. 199

estipula minuciosamente todos os procedimentos com vista a um eficaz controlo fiscal. Só o "Capítulo II - Repartição Fiscal", compreende 139 artigos referentes à "entrada dos navios, desembarque dos passageiros, descarga das mercadorias, navios à carga, vistorias a bordo", etc. Ao tentar-se o impossível, a burocratização (tomando rapidamente conta do aparelho), tornará ineficaz grande parte deste afã legislador que o estado rotativista faz gala em promulgar. A remodelação de 1889 (já decidida dois anos antes), não diz respeito apenas à orgânica geral do sistema aduaneiro. São também afectados a hierarquia e a localização dos postos fronteiriços. Assim, atendendo à existência de um posto fiscal na Mina de S. Domingos, é suprimido o posto de Corte do Pinto, em Junho de 1890 [330], ao mesmo tempo que a delegação da alfândega de Lisboa em Vila Real de Santo António é elevada à categoria de segunda classe [331], certamente pelo tráfego cada vez mais intenso do seu porto flúvio-marítimo. Os anos áureos desse movimento ocorrem no início do nosso século, sendo em 1904, a delegação de Vila Real elevada à categoria de primeira classe, juntamente com as de Faro e de Viana do Castelo [332].

Numa imagem da densa rede de postos fiscais elaborada com base na reforma da Guarda Fiscal, de 1894 (Fig. 175 e 176), os postos estabelecidos na margem portuguesa do Guadiana navegável formam uma linha quase continua que tem apenas como caso semelhante a fronteira do rio Minho [333]. O tráfego intenso no Guadiana e a facilidade de passagem entre as margens concorrem para que o contrabando e as migrações não autorizadas sejam uma constante. O pormenor interessante é esta densidade linear de postos fiscais continuar desde a confluência do Chança até Mértola, denotando que havia que controlar também a circulação fluvial no troço do Guadiana exclusivamente português. Os postos ao longo do Chança-fronteira distribuem-se com maior espaçamento em função das características do relevo e do povoamento da área da bacia daquele rio [334]. Não há dependências de postos fiscais a partir de centros importantes do interior, já que os existentes são as vilas ribeirinhas ou S. Domingos. O controlo do espaço fronteiriço faz-se também neste caso, ao longo do corredor fluvial (Fig. 176). Na margem espanhola, os postos de carabineiros encontram-se

---

[330] *Ibid.*, 7, 1890, p. 120.

[331] *Collecção Official de Legislação Portugueza*, 1890, p. 268.

[332] Tendo também passado a 5 o número de despachantes oficiais da mesma delegação (*Boletim da Guarda Fiscal*, 11, 1904, p. 506).

[333] João Carlos Sarmento, 1995, p. 13.

[334] Assim, encontramos dependentes de S. Domingos: Córte da Azinha, Córte do Pinto, Sant'Anna de Cambas, Malpique e Pomarão, como postos fiscais. Sob a jurisdição de Alcoutim e ao longo do Guadiana desde Mértola localizam-se 26 postos: Mértola, Vaqueira, Bombeira, Barranco dos Lombardos, Pinheirinho, Penha de Aguia, Barranco do Carrascal, Barranco da Ameixoeira, Porto das Mós, Rocha Vermelha, Posto da Mesquita, Canavial, Barranco do Álamo, Vascão, Enxoval, Premedeiros, Louriçã, Alcoutim, Alcaçarinho, Abrigo 2°, Grandacinha, Pontal, Laranjeiras, Guerreiros, Barranco dos Pereiras e Foz do Odeleite. Para jusante, Vila Real de Santo António controla: Freixo, Amoreira, Vinharias, Almada do Ouro, Abrigo 1°, Azinhal, Ponta do Cinturão, Córte e Junqueira. (cfr. *Boletim da Guarda Fiscal*, 1894, p. 457-458).

mais espaçados mas de igual modo sobre o limite político e a sua jurisdição tem um carácter regional: todos dependem de Huelva [335].

A última referência que temos sobre a promoção dos postos fiscalizadores do Baixo Guadiana em função do tráfego, data de Março de 1916 e diz respeito ao Pomarão a que é atribuída a categoria de "posto de despacho marítimo de 2ª classe." [336] (ver Doc. nº 76). Escapa assim de algum modo ao controlo de Vila Real o que entra e sai a barra mas facilita em larga medida as tarefas burocráticas. Restaria saber até que ponto a empresa mineira controlaria facilmente os funcionários fiscais.

6.2 - A permeabilidade da fronteira

A permeabilidade da fronteira retratámo-la já através da notícia da circulação de pessoas e de mercadorias, quer por via legal, quer ilegal. As migrações de trabalho são as mais importantes, quer em volume de pessoas envolvidas, quer em consequências sobre os espaços com elas relacionados. As componentes tempo e espaço ajudam-nos a analisar o fenómeno, já que encontramos das migrações pendulares diárias, às sazonais, às anuais ou bianuais que se podem tornar em estabelecimento definitivo [337]. Os espaços emissores e receptores são também distintos e a amplitude dos fluxos díspar.

Os exemplos podem ser muitos mas recordemos a passagem das mulheres de Monte Gordo a Ayamonte todas as manhãs, donde voltavam com o pão que haviam fabricado para vender (ver Doc. nº 81). Recordemos as campanhas para a ceifa feitas por ranchos de trabalhadores da serra do Algarve na bacia média do Tinto (Beas, Trigueros e San Juan del Puerto), a área mais tradicionalmente cerealífera [338], mas também para o arroz ou o corte da

---

[335] *Ibid.*, p. 461-462.

[336] Diz a Portaria do Ministério das Finanças: "Atendendo à conveniência do posto de despacho de Pomarão poder dar despacho de exportação às mercadorias que embarcam em navios fundeados no porto da mesma localidade, liquidando e cobrando também as imposições referentes à navegação: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Finanças, nos termos do artigo 81° do decreto n.° 1, de 27 de Maio de 1911, que à mesma estancia alfandegária seja atribuida a categoria de posto de despacho maritimo de 2ª classe." (*Boletim das Alfandegas*, 3, 1916, p. 210). Nos finais de 1910 fora criado um posto fiscal em Montes Altos, dependente da secção de S. Domingos (*O Algarve*, 135, 23 de Outubro de 1910, p. 3), o que se relacionará com uma tentativa e maior controlo numa área com grande circulação de pessoas.

[337] Sobre os diversos tipos de migrações entre o Algarve Oriental e a Andaluzia, ver Carminda Cavaco, 1971 e 1976, II, p. 409, 413 e *passim*.

[338] Cfr. F. Núñez Roldán, 1987, p. 276. Não nos parece assim, que estes fluxos migratórios se dirigissem especifica e maioritariamente para os campos do Baixo Andevalo - Villblanca e Villanueva de los Castillejos - como afirma Carminda Cavaco (1971, p. 42). Há repetidas notícias de carência de cereais na costa ocidental onubense ao longo dos séculos XVIII e XIX que forçam a importação de trigo por mar. Ainda em 1911, o vice-cônsul português em Ayamonte informava: "[...] comunico mais a Vª Exª que esta região não é cerealifera, precisando os seus habitantes de importar cereaes para o seu consumo. É certo que, por alguns portos deste districto, se exportam cereaes, mas esses cereaes são procedentes das regiões da Extremadura." (MNE, Correspondência recebida dos consulados, Série B, Ayamonte, Cx. 580).

palma [339]. Recordemos finalmente as dos pescadores para os galeões espanhóis. Todas estas migrações são alvo de tentativas de controlo, em vão ao longo do século XIX e mesmo depois de implantada a República em Portugal.

Como migrações sazonais há que classificar também as de veraneio, em Vila Real de Santo António e em Monte Gordo, que as famílias espanholas da província de Huelva faziam todos os anos. Migrações mais demoradas são as dos mineiros, quer espanhóis para as minas portuguesas, quer portugueses para as minas espanholas, movimentos para os quais a linha de fronteira pouca importância tem [340], ou as das criadas e dos pastores do Sudeste algarvio para Ayamonte e outras vilas da costa espanhola [341]. Retenhamos por fim, como migrações mais definitivas, as dos comerciantes e homens ligados à indústria, que chegam do Baixo Andevalo e se estabelecem em Vila Real de Santo António, ao longo da segunda metade de Oitocentos, dando à vila do Marquês um desenvolvimento inesperado [342]. Desde as deslocações que se fazem ao outro lado do Guadiana por motivo familiar até à visita à bruxa, em Ayamonte, um mundo de passagens fica por descrever [343].

Mas não era apenas com migrações de trabalho, com o comércio e o contrabando, que se caracterizava essa permeabilidade [344]. Ela tinha às escalas regional e local múltiplos e variados aspectos que iam desde a "exportação" de expostos [345] ou da presença indispensável e numerosa de portugueses e espanhóis nas feiras e mercados [346], ao estabelecimento definitivo de verdadeiras colónias de nacionais do "outro país" (de espanhóis em Vila Real ou

---

[339] Carminda Cavaco, 1971, p. 42.

[340] L. Gil Varón, 1984-b, p. 79. Este autor estima em cerca de 5.000 os mineiros portugueses em Rio Tinto, entre 1875 e 1914 (1984-a, p. 322). Aquando da crise provocada pelo início da I Guerra Mundial e o consequente despedimento em massa dos operários nas explorações da bacia mineira de Huelva, informa o representante consular português em Ayamonte: "Tenho a honra de informar V. Ex.ª que me communica o Cônsul Honorário de Portugal em Huelva terem começado novamente os operários mineiros de Rio Tinto, entre os quaes ha grande numero de portugueses a revoltar-se contra a companhia, uns praticando actos de sabotage e outros abandonando os trabalhos e querendo promover a greve geral." (MNE, Correspondência recebida dos consulados, Série B, Ayamonte, Cx. 580).

[341] Cfr. J. C. Garcia, 1989-c.

[342] Lembra Carminda Cavaco que "[...] em 1891, o requerimento de pedido de criação dum novo partido médico foi assinado por 15 espanhóis que, conjuntamente com 30 portugueses (quase todos proprietários imobiliários), constituíam o grupo social mais influente da vila. O seu êxito e as suas ofertas de emprego estimulavam novos marçanos e soldadores mas também licenciados e proprietários, mais interessados no comércio do que na agricultura das suas terras de xisto." (II, 1976, p. 409).

[343] "É muito consultada pela gente ignorante da Cacella uma mulher que reside em Ayamonte (Hespanha) e que tem grande fama de descobrir segredos alheios e cousas ocultas. A esta mulher com fama de bruxa, recorre o povo de Cacella." (F. Athaide Oliveira, 1908, p. 216).

[344] Um dos episódios que prova essa permeabilidade é o do nascimento do próprio filho de James Mason, na Mina de S. Domingos, a 28 de Agosto de 1861, assistido por duas parteiras espanholas de Puebla de Guzmán, Maria Fernandes e Isabel Sanches Sanches (ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas* nº 10, fl. 102v-104).

[345] "De longa data eramos informados de que os expostos saiam daquelle concelho [Vila Real] para Ayamonte onde se concedia um prémio pecuniário às amas portuguesas que alí expunham crianças." (Athaide de Oliveira, 1908, p. 147). O mesmo acontecia entre Alcoutim e Sanlúcar (cfr. A. Ascensão Nunes, 1985, p. 237 e José Varzeano, 1993, p. 20).

[346] Aquando da epidemia de 1884-85 e o estabelecimento do correspondente cordão sanitário fronteiriço, comenta o lavrador serpense Parreira Cortez: "A cólera, flagelando em Espanha, impediu as feiras, que pela sua falta, perderam os negociantes sobre os produtos. [...] e havendo cordão sanitário, foram proibidas as feiras, o que transtornou a saída ao meu gado suíno. [...] resolvi mandar o gado de venda a Évora à feira de 12 d'Outubro." (Ana Maria Matos *et al.*, 1982-b, p. 198).

de portugueses em Isla Cristina), aos verdadeiros fluxos turísticos que no início do século aconteciam, de espanhóis à praia de Monte Gordo e de portugueses às festas de Ayamonte, Isla Cristina, Villablanca ou Lepe [347] (ver Doc. nº 75).

A "contínua vigilância das auctoridades das povoações confinantes", referida pelo *Regulamento* de 1905 sabiamo-la já exercida de modo mais atento e organizado desde meados dos anos 1880 pelo corpo da Guarda Fiscal mas, para além do contrabando, os estados preocupam-se, sobremaneira, com outro fenómeno característico das regiões fronteiriças: a fuga ao serviço militar. M.Gonzalez-Rothvoss no seu estudo sobre "Las relaciones luso-españolas en el siglo XIX en materia de migraciones" enumera brevemente a legislação emanada pelos dois estados com vista a combater a fuga dos migrantes clandestinos, onde se contavam os "mancebos" a incorporar nos respectivos exércitos:

> "Un primer acuerdo luso-español se realiza en la segunda mitad del siglo pasado. El Reglamento portugués de 7 de Abril de 1863 habia reforzado las medidas de exigência de pasaporte para los que se ausentasen de Portugal, inclùso por la raya seca, y poco después (Convénio de 25 de abril de 1866) cuando se ponen de acuerdo los dos Gobiernos para realizar el primer convénio, que es seguido de sendas disposiciones para su cumplimiento, la *Portaria* portuguesa de 16 de junio de 1875 para evitar la emigración española por puertos portugueses y la Real Orden de 7 de julio de igual mes. Poco después el Gobierno portugués regula las guias de obreros que pasen a trabajar en España y por su parte el Gobierno español ordena a los cónsules de España en Portugal que extremen su celo en el cumplimiento de las Ordenes de 28 de febrero de 1882 y 10 de noviembre del año seguiente" [348]

Referentes a 1857 recolhemos duas notícias que ilustram, por um lado, a realidade existente e, por outro, as alterações que pouco a pouco se procuram introduzir na permeabilidade da fronteira luso-espanhola [349]. Aquando da realização do primeiro censo da população é divulgada uma circular em que se informam as autoridades locais que "[...] teniendo presente este Gobierno de provincia que algunos vecinos de los pueblos que lindan ó que distan poco del inmediato reino de Portugal, se transladan al mismo en varias épocas del año, á ocuparse en las faenas agricolas, regresando á su domicilio luego que terminan estos, y teniendo tambien presente que el servicio de que trata el Real decreto é instrucción de 14 de Marzo ultimo se dirige á conocer el verdadero censo de España, á cuya Nación pertenecen aquellos, he acordado prevenir á las Juntas municipales que todos los individuos que residan temporalmente en el vecino reino la noche de la inscripción sean comprendidos

[347] Comenta C. Raffestin *et al.* sobre as relações transfronteiriças: "La présence de la frontière introduit une dialectique subtile dans la trame des interactions régionales puisque tout à fait elle freine et stimule certains relations." (1975, p. 197). Ver também C. Raffestin, 1974.

[348] M. Gonzalez Rothvoss, 1962, p. 563.

[349] Sobre a vivência do espaço fronteiriço e a construção da imagem da barreira política pelo poder, ver G. Wackermann, 1987.

en las cédulas de los pueblos de su domicilio." [350] Não são assim e apenas os algarvios da serra que sazonalmente partem para as ceifas e temporadas de pesca em território espanhol, o mesmo acontece do lado oposto em função das áreas envolvidas e dos contextos económicos e demográficos. A fronteira parece largamente permeável.

Em contrapartida, o mesmo *Boletin Oficial*, em 13 de Fevereiro de 1857, informa que a Guardia Civil de Ayamonte capturou dois portugueses "desertores de su nación, los que fueron puestos á disposición de la autoridad competente." Revelando deste modo uma eficiência pouco conhecida, sobre um fenómeno (a fuga ao serviço militar) desde sempre ocorrido na área e dos dois lados da fronteira. Até ao início dos anos 60 a velha fronteira - meandrosa e laça - vai viver as suas últimas décadas de "liberdade". A partir de 1863/64 os governos centrais (português e espanhol), tomão medidas sistemáticas e enérgicas para o efectivo controlo da sua divisória comum. Nem sempre, porém, com os resultados esperados [351]. Ou não será que a proliferação de legislação denota a ineficácia das acções sobre a vivência local?

Em Janeiro de 1914 comenta o cônsul português em Ayamonte em carta dirigida ao Ministério: "Sendo a emigração um dos problemas que actualmente mais preocupam o Governo da república e da máxima importância para o paíz, approximando-se a epocha das ceifas e costumando vir para Hespanha portuguezes em grande número, principalmente da província do Algarve os que por aqui transitam com guias de transito, grande vantagem haveria em que os administradores dos concelhos tivessem grande escrupulo na concessão de essas guias." O problema que o cônsul levanta é uma vez mais o das fugas ao serviço militar aproveitando o feliz acaso da migração sazonal de trabalho fora do país: "Muitos d'elles regressam à pátria depois de terminada a temporada das ceifas, outros conservam-se por Hespanha e acabam por ser repatriados pelos Consules à custa do Estado e ainda outros aproveitando-se d'esses documentos que lhes são concedidos com pretextos supostos como as ceifas, os trabalhos de minas, etc., dirigem-se a Cádiz, Gibraltar e outros portos de Hespanha onde conseguem embarcar sem passaporte para Tanger, Casablanca, Brasil e outros pontos de onde voltam enfermos e pedindo socorro. Muito se evitaria a emigração clandestina e não clandestina não se concedendo guias de transito sob nenhum pretexto

[350] *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva*, 51, 29 de Abril de 1857, p. 1.

[351] O cônsul de Portugal em Huelva, respondendo em Maio de 1912 a um inquérito levado a efeito pela Sociedade de Geografia de Lisboa, escrevia: "Dificil es precisar el numero de ciudadanos portugueses que forman la colonia en este distrito Vice-Consular, situado en una provincia fronteriza en la que entran y salen facilmente y por ser un personal que tiene poca estabilidad. Aqui afluyen de todas las provincias de la República, pero mas del setenta y cinco por ciento pertenecen á la del Algarve: les atrae el trabajo que ofrecen los establecimientos mineros, donde son bien retribuidos y consiguen ahorros de importancia, con los cuales, despues de una temporada mas o menos larga, regresan á sus hogares." ("Colónias portuguesas...", p. 581-582).

senão d'aquelles que pela lei teem direito a ellas." [352]

Duas facetas de um mesmo fenómeno que as características do Guadiana - rio e fronteira - provocam: o comércio e o contrabando de mercadorias e de gados [353]. O barqueiro é o agente perfeito para o transporte ilegal de bens em locais e entre áreas em que o fisco se exerce. A coberto da situação privilegiada que possui, o barqueiro passa o que pode e o que não deve com facilidade semelhante [354]. O "contrabandista fluvial" é também o pescador, o lavrador que tem propriedades ao longo do rio e, por isso, uma embarcação é suficiente para que tudo aconteça [355].

O contrabando entre as margens do Guadiana datará do estabelecimento definitivo da fronteira luso-castelhana. Já antes, entre os reinos taifas do Andaluz, entre a Bética e a Lusitânia. Fr. João de S. José fala da passagem de gado a montante de Alcoutim, no último quartel do século XVI [356] mas, ao longo de Quinhentos, um dos mais importantes tráficos nas barcas de Alcoutim (mas também de Castro Marim e de Santo António de Arenilha) era o dos escravos africanos para Espanha [357]. Lacerda Lobo lembra a circulação de pescado (sardinha) junto à foz e ao longo do Guadiana [358] e Link, o contrabando de sedas de Espanha para Portugal, em Ayamonte, nos finais do século XVIII [359]. A partir destes dois exemplos,

---

[352] MNE, *Correspondencia recebida do consulado de Portugal em Ayamonte,* Cx. 580. Em Agosto de 1914, a Câmara Municipal de Mértola discute as medidas a tomar face ao "[...] repatriamento de centenas de operários naturaes d'este concelho que trabalhavam nas Minas Hespanholas." E afirma um dos vereadores: "Ao contrario do que os jornaes hoje publicam, posso assegurar que só na Mina de S. Domingos teem sido ultimamente despedidos mais de quinhentos operários, continuando ainda em despedimento. De Hespanha, onde se encontravam a trabalhar muitos nossos conterraneos, teem chegado, nos últimos dias, a este concelho cerca de trezentos operários sem trabalho." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/38, fl. 16v).

[353] S. Daveau lembra que no conjunto da fronteira, as trocas comerciais nunca foram avultadas, ressaltando de entre um conjunto de razões, as de ordem natural e consequentemente económica: "Les échanges entre les deux pays sont réduits, leurs productions agricoles étant de même type en raison de caractéristiques climatiques analogues et leur développement industriel, demeuré longtemps faible, les ayant laissés dans la dépendance des autres pays d'Europe avec lesquels se sont noués des liens économiques traditionnels qu'il est difficile de bouleverser." (1976, p. 165). Sobre a importância do contrabando, actividade marginal, na fronteira luso-espanhola, ver C.A. Medeiros, 1985, p. 30-32.

[354] Em 1910, o *Correio Elvense* dava aos seus leitores a trágica noticia: "Hontem houve no tribunal judicial d'esta comarca a inquirição de testemunhas sobre o lamentavel sucesso do Guadiana, em 27 de março do anno findo, em que os guardas fiscaes António d'Almeida e António Dôres, atirando cinco tiros sobre um pequeno barco que conduzia uns contrabandistas, deram morte horrorosa ao barqueiro hespanhol de nome Macias e aos contrabandistas portugueses Frade e Braz Bento de Vila Boim, tragédia que emocionou a opinião publica e nós aqui desenvolvidamente pormenorisámos." ("A tragédia do Guadiana", 1910, p. 2).

[355] Sobre o quadro semelhante existente então no rio Minho, ver Carminda Cavaco, 1973, p. 255-256.

[356] Fr. João de S. José, 1983, p. 127. Mas para as centúrias seguintes possuimos informação de tráfego semelhante em sentido contrário (cfr. V. Cortés Alonso, 1975, p. 73, doc. 265).

[357] J. Romero Magalhães, 1970, p. 198.

[358] "Querendo muito acautelar o descaminho da sardinha sem pagar direitos a S. Magestade, como tambem todos os contrabandos que servem de obstaculo ao comercio do Algarve, e de Portugal, por uma Carta Regia de 13 de Outubro de 1774, mandou, que houvesse numa ronda composta de soldados e oficiais da Alfandega, recomendada pelas instruções de 4 de Setembro de 1775 e que esta andasse pelo mar e rio Guadiana, registando todas as embarcações que encontrasse, e juntamente examinando tudo o que as mesmas levassem, e que as sociedades a conservassem contribuindo com todas as despezas necessarias para este fim." (C. Lacerda Lobo, 1791, p. 359).

[359] Link, 1803, II, p. 157.

anteriores à época que estudamos, poderíamos falar dos dois tipos de produtos contrabandeados: os que se relacionam com os espaços regionais limítrofes e os "exóticos".

Os primeiros, que compreendem essencialmente os cereais e os gados, são os produzidos, quer de um lado, quer do outro da fronteira e que a cruzam ilegalmente em função da existência de períodos de crise: as áreas produtoras e os núcleos consumidores enquadram-se num âmbito regional [360]. A importância e itinerário dos fluxos organizam-se em função da dimensão do fenómeno. "Quando se passou a linha do Guadiana e se internou por estas brenhas levadas do diabo, não há guarda fiscal, não há ninguém, que possa com o poder de um contrabandista." [361]

Ao longo do século XIX, num processo que não era novo, os produtos "exóticos", como a seda ou os tabacos, o alcóol e as fazendas, cruzam o Guadiana fugindo ao fisco [362]. Mercadorias não produzidas nas áreas próximas da faixa fronteiriça, não se destinam aos mercados locais e regionais mas sim aos grandes centros como Lisboa, Sevilha ou Cádiz [363]. Há que falar por fim do pequeno contrabando, o que se faz aquando da realização de feiras e de mercados do outro lado do rio [364], o que se faz todos os dias onde o tráfego é intenso como entre Ayamonte e Vila Real de Santo António [365] (ver Doc. nº 69).

Tivemos já ocasião de referir o fenómeno do contrabando ao longo da fronteira do Chança-Guadiana a propósito das relações económicas e sociais entre as duas margens do rio. As referências aqui prendem-se com a ideia de permeabilidade/impermeabilidade do

[360] As informações que encontrámos sobre o fenómeno são numerosas. Dois exemplos. Em 1745, durante uma particularmente grave crise de abastecimento de cereais em Ayamonte, escreve-se nas *Actas Capitulares:* "[...] con mitad de los molinos que tiene esta ciudad le sobra molienda para el casco de la ciudad [...] pero con el 'gran lobo de ese vecino reino de Portugal' ni duplicando los molinos de los que hay no han de quitar la falta de harina." (J. Sánchez Lora, 1980, p. 342). Em Junho de 1857, "Achando-se ontem fundeada a Canhoneira nº 1 junto ao porto do Azinhal da nossa margem do Guadiana" interceptou uma lancha portuguesa e seu proprietário em apuros com a fiscalização espanhola. "Confessou ele ser português assim como a sua lancha que vinha apreendido por aquela embarcação espanhola, e isto por trazer aquela carregação de trigo de Espanha para Portugal." (AGM, Cx. 6, *Alfandega de Villa Real de Santo António...*, Doc. 402).

[361] L. de Menezes, 1906, p. 110.

[362] Há que registar particularmente o contrabando de produtos ingleses para Espanha via Portugal, em especial neste troço sul da fronteira (cfr. R. Sánchez Mantero, 1981-a, p. 134 e 1981-b). Ver também David Justino, I, 1988, p. 217.

[363] A 22 de Março de 1876, noticiava o *Jornal do Povo* de Beja: "Na noite de 14 do corrente no sítio do Serro da Sancha a um kilometro do Guadiana, foram apprehendidos pelo chefe fiscal Caimoto ao serviço da alfandega de Faro os seguintes artigos: 189 volumes de tabaco, pesando 17 kilogrammas, 785 charutos, 43 litros d'aguardente, 4 grozas de papel em livros para cigarros e uma porção de arroz." (nº 12, p. 2). Encontrámos também várias informações no *Boletim da Guarda Fiscal*, referente aos anos de 1888 a 1890, sobre a apreensão ao longo do Guadiana (concelhos de Alcoutim e de Vila Real de Santo António), de contrabando constituído maioritariamente por tabacos e fazendas (nº 4, 1 de Agosto de 1888, p. 207; nº 14, 16 de Dezembro de 1889, p. 581; nº 5, 1 de Maio de 1890, p. 101).

[364] João Madeira, 1964, p. 1.

[365] Sobre as visitas diárias dos vilarealenses a Ayamonte comenta F.Athaide Oliveira: "Os nossos governos não crendo que o amor pelo sport seja o único motivo que influa em taes visitas, mandou colocar em chão limpo e próximo do embarque, na margem direita do Guadiana, uma casa de madeira, que faz as vezes de sentillela às visitas. Nesta casa reside uma auctoridade feminina que exerce a sua acção de *apalpadeira* das senhoras que voltam de Ayamonte. Effectivamente teem-se dado o caso de algumas senhoras partirem para Ayamonte muito esguias e voltarem *anchas* em demasiado. Escusado é dizer que os homens também são *apalpados* mas não é auctoridade feminina que exerce essa missão." (1908, p. 181).

limite político ao longo do tempo, numa relação estreita com a burocratização progressiva desse mesmo limite. Em 1855, Cláudio Adriano Costa publica em Lisboa um pequeno opúsculo, *Do Contrabando de cereais em Portugal*, onde denuncia com números e afirmações contundentes a situação que se vive junto à fronteira não só quanto aos cereais mas a todas as outras mercadorias que entram e saem "a salto".

> "A produção de toda a nossa raia hespanhola é de uma supposta fecundidade tal, que se não pôde estar a deslumbrar com mais claridade, mesmo até a agricultura, não fallando no paiz em geral, a quem se irroga a prohibição do commercio dos cereaes. [...] Espalha-se e diz-se que a nossa lavoura em cereaes tem grande augmento. [...] Os 127.637 moios de cereaes que se dizem produzidos e que accusa em excesso nos terrenos dentro das 5 léguas não são contudo lavoura portugueza, são lavoura hespanhola. [...] as 5 léguas privilegiadas do districto de Beja deram 303 por 100 mais trigo, cevada e centeio, do que o termo médio d'estes cereaes em todo o districto. [...] Este contrabando não é só nos cereaes, é pelo que vou vendo em tudo. Também o é no azeite, e no gado, pelo menos no lanígero. E sê-lo-ha igualmente em muitas mais cousas que eu ignoro. E se não se faz mais é porque não há com que o pagar." [366]

As notícias que nos chegam reportam-se a três momentos distintos. Da segunda metade dos anos 50 datam as referências ao contrabando do trigo que tão directamente se relacionam com as afirmações de Cláudio Costa. Em Julho de 1857, entre Almada do Ouro e Azinhal, a *Canhoneira nº 1*, em missão de reconhecimento, recolhe testemunhos directos da actividade: o trigo sai então ilicitamente de Espanha para Portugal [367]. Nos finais dos anos 80 temos notícia de várias missões contra os contrabandistas na fronteira do Guadiana. Com base na divulgação dos louvores concedidos aos oficiais e praças da Guarda Fiscal, coligimos para os anos de 1888 a 1891 seis informações sobre apreensão de mercadorias nas secções de Vila Real de Santo António (Amoreira e Barranco das Andorinhas), Alcoutim (Vale da Zorra e Grandança) e S. Domingos (Porto dos Carvalhos), no valor de 3.592$200 réis [368].

As apreensões, de "tabaco e fazendas" nem sempre se revelam fáceis: "Louvados [...] os segundos cabos graduados em primeiros, nº 777, José dos Santos, nº 1003, Francisco, e o soldado nº 1054, Zeferino Ferreira, todos do batalhão nº 4, pela maneira corajosa com que apprehenderam a vinte contrabandistas, pelas doze horas da noite de 20 de maio findo, na Grandança, secção de Alcoutim, tabaco e fazendas no valor de 100$750 reis." [369] Grandança, a escassos quilómetros a Sul de Alcoutim, junto ao Torno da Pinta, fazia ligação nos caminhos do contrabando entre S. Silvestre de Guzmán e as estradas da serra algarvia

366 Cláudio Costa, 1855, p. 7 e 27.
367 AGM, Alfandega de Vila Real..., Cx. 6, Doc. n.º 402 e 403.
368 A "estranha" raridade das apreensões continua no período seguinte, provando um apenas "controlo de princípio" (cfr. João Carlos Sarmento, 1994).
369 *Boletim da Guarda Fiscal*, 4, 1888, p. 207.

por Giões e Pereiro. A maior apreensão deu-se, na secção de S. Domingos, "tabaco e fazendas no valor de 1.103$300 réis" e com a captura de um contrabandista [370]. O controlo da circulação do tabaco na fronteira em geral e neste troço Sul, ao alcance do grande centro espanhol de produção - Sevilha - é uma das grandes preocupações do governo de então, que estabelece mesmo postos de venda ao longo da faixa raiana a fim de contrariar a entrada de tabaco estrangeiro [371].

Publica-se em 1888, o "Regulamento para a inspecção e fiscalização da venda e cultura dos tabacos" que estipula no seu artigo 10°: "A zona fiscal da raia, desde Caminha até o Pomarão, será dividida em sete secções, onde se vendam tabacos de marca e qualidades especiaes proprias para combaterem a introdução de tabacos estrangeiros." E directamente sobre a faixa mais perigosa e problemática, a do Guadiana, porque próxima de Sevilha o grande centro de transformação do tabaco chegado das Américas: "A remuneração dos empregados em commissão nas secções da raia consistirá, além dos ordenados e emolumentos que por lei lhes pertençam, em uma percentagem arbitrada pela administração geral dos tabacos sobre a venda d'este producto nas respectivas secções, fixando-se unicamente para este effeito uma circunscripção ao que servir na fronteira do Guadiana entre o Pomarão e Villa Real de Santo António." [372]

A dois momentos separados por perto de 30 anos correspondem dois tipos de contrabando: o trigo a tentar passar mais próximo do litoral, dos grandes centros de consumo e dos de produção (Azinhal - Almada do Ouro), o "tabaco e fazendas" um pouco por toda a fronteira interior, nos locais mais isolados porque mercadoria mais valiosa ainda que de mais fácil transporte. Com destino, primeiro aos grandes centros do interior, as mercadorias percorriam próximo do rio as estradas "clássicas" dos contrabandistas "[...] de correntes clandestinas de gado, cera e madeiras, outras de figos e outras ainda de trigo, produtos de grande procura e bem pagos pela Andaluzia." [373] Em 1890, José Mirabent, vice cônsul espanhol em Vila Real, descreve em relatório dirigido ao Governo, os produtos vindos de Ayamonte, o modo de os fazer cruzar a fronteira, incolunes:

---

[370] *Ibid.*, 3, 1891, p. 30.

[371] "Convindo, para obstar à concorrencia que aos tabacos de manipulação nacional podem fazer os de fabrico estrangeiro, que nas zonas fiscaes da fronteira se vendam tabacos de preços relativamente inferiores os quaes, porém, se deve evitar venham, refluindo para o interior do paiz, fazer concorrencia às outras marcas de tabaco de produção nacional." (*Boletim da Guarda Fiscal*, 9, 1888, p. 408).

[372] *Ibid.*, p. 414-415.

[373] Carminda Cavaco, 1976, I, p. 58. Na "Introdução" do *Recenseamento Geral dos Gados* de 1870, Rodrigo de Moraes Soares afirma que: "[...] a maior força da exportação do gado miudo verifica-se para a Hespanha pela raia do Alentejo." (1873, p. XXV).

"[...] no cabe dudar que la importación reviste carácter mucho más importante: los crecidísimos derechos que se exigen por algunos artículos, como sucede con los tejidos, con la loza fina y basta, vidriada y otros artículos que, unos aquí no se encuentran y los demás se venden á precios muy subidos, hace que la importación clandestina aumente cada día, á pesar de la excesiva vigilancia que se observa. En efecto, la proximidad de esta villa á nuestra ciudad fronteriza de Ayamonte, en donde todos los artículos mencionados se expeden con mucha más economía en el precio, hace que sea muy constante el tránsito de pasajeros, que desde el interior de este país vienen con el exclusivo propósito de pasar á Ayamonte á proveerse de lo que necesitan, sobre todo de ropas hechas y calzado, que traen vestidos, apelando á este recurso para eludir el pago de derechos, y lo mismo sucede con la loza, azúcar, pan, chocolate y quincallería, que procuran pasar de oculto. Así se explica que algunos establecimientos de dicha ciudad lucren y prosperen grandemente, y bien puede asegurarse que la mayor parte de ellos no subsistirian si no fuera por el tráfico mencionado; por tales motivos, no cabe juzgar de la importación sólo por la cantidad al principio indicada." [374]

Uma última informação que nos elucida sobre o contrabando feito entre Vila Real de Santo António e Ayamonte sob o olhar vigilante dos guardas fronteiriços. Athaíde de Oliveira descreve-nos de forma pitoresca esse pequeno fenómeno feito de mil invenções. "As mulheres de Monte Gordo vão de madrugada amassar e cozer o pão em Ayamonte e d'ali voltam com o pão cozido para o vender. Como cada pessoa não pode desembarcar de Hespanha em Portugal com mais de cinco pães, sem pagar direitos, as padeiras vão para Hespanha acompanhadas de uma nuvem de garotos e por estes distribuem todo o pão que ali fabricaram e que precisam de transportar para Portugal." [375] E sobre os ovos, uma das grandes exportações de Vila Real: "[...] embora nos documentos officiaes estejam registadas todas as verbas abaixo designadas é certo que ellas não traduzem a realidade. Assim, em artigo *ovos* podemos acrescentar mais um terço, porque em muitas, embora pequenas, porções de ovos expedidos para Hespanha não incidiram os respectivos direitos porque podéram escapar à acção da vigilancia fiscal." [376] Para qualquer tipo de transacção há os "esporádicos amadores" e os "profissionais" que repetidamente "visitam o outro lado".

Mas, a vigilância da fronteira não dizia apenas respeito às mercadorias em circulação. Aliás, se por um lado nos damos conta de que os poderes centrais estão mais preocupados com o enorme volume de tráfego internacional que passa pelos portos do Pomarão e de Vila Real de Santo António do que propriamente com o comércio Portugal-Espanha, por outro lado, este mesmo comércio estava, desde 1907, largamente facilitado com o tratado estabelecido entre os dois países. De entre as mercadorias livres "por entrada ou saída" contavam-se: "[...] gados (suíno, caprino...), sal, adubos para a agricultura, mariscos, peixe não salgado, sardinha, atum fresco e com sal, sardinha fresca e com sal,

374 "Comercio de España...", 1891, p. 180.
375 Athaide de Oliveira, 1908, p. 188.
376 *Ibid.*, p. 169.

hortaliças e legumes frescos." [377] Mas diziamos que não eram apenas as mercadorias que necessitavam da vigilância transfronteiriça. Falamos já dos migrantes e dos transfugas ao serviço militar, falta-nos lembrar os emigrados políticos que procuram o "outro lado", com a implantação do regime republicano em Portugal.

Segundo a informação que recolhemos na Série B das *Ordens da Armada*, entre 1896 e 1910 foram 10 as viagens de patrulhamento no rio entre Vila Real e o Pomarão, em média menos do que 1 por ano, a que se acrescentariam 2 mais entre a foz e Alcoutim. Com a fuga dos monárquicos para Espanha e os boatos de uma possível invasão a partir de Ayamonte, à semelhança do ocorrido em Trás-os-Montes [378], as missões de patrulhamento multiplicaram-se em 1911, a partir de Vila Real: 4 ao Pomarão, 7 a Alcoutim, 10 ao Azinhal, 33 à foz do Odeleite, 1 a Castro Marim e duas a Almada do Ouro [379]. Em Junho já o cônsul português em Ayamonte respondia a um pedido de informação do ministro: "[...] tenho a honra de comunicar a V. Exª que actualmente se encontra esta localidade no maior sosego, tendo os poucos emigrados, que aqui estavam, regressado às suas casas, à excepção do comendador Águas [...] De maneira que não há assumpto algum para o relatório telegraphico diario a que V. Exª se refere." [380] Haverá então quebra na vigilância mas com os anos da I Guerra as missões aumenterão novamente em número, entre Vila Real e Pomarão. Portugal é beligerante, a Espanha neutral.

---

[377] *Ibid.*, p. 170.

[378] Cfr. David Ferreira, I, 1973, p. 19 e M. de Olhão, 1994, p. 10.

[379] Os pilotos da barra realizaram 3 missões a bordo de canhoneiras e 5 a bordo de tropedeiros (cfr. PVR, *Receita e Despeza...*, 1910-1916). Afirma Libertário Viegas no seu estudo sobre a 1ª República no Algarve: "[...] encontrámos referências várias à primeira conspiração de Paiva Couceiro, cuja presença em Ayamonte, numa visita em que a principio se julgara que fora acompanhado de João Franco e que motivou a deslocação ao Algarve de muitos policias de Lisboa e de muitos algarvios àquela localidade andaluza." (1988, p. 156).

[380] MNE, *Correspondencia recebida do consulado de Portugal em Ayamonte*, Cx. 580. Em Setembro Manuel de Arriaga assinará um decreto pelo qual se manda gratificar em 51$200 o pessoal da fiscalização maritima pelos serviços extraordinários prestados (*Boletim Official da Direcção Geral das Alfandegas*, 1911, p. 992).

CONCLUSÃO

CONCLUSÃO

O Baixo Guadiana do ciclo do minério foi claramente um espaço colonial. Há um Guadiana tradicionalmente navegado - português e espanhol - que apenas de um modo restrito (no tempo e no espaço) se altera e altera a organização das áreas dependentes.

O hipotético desenvolvimento económico e social da faixa fronteiriça, que ocorrería a partir da exploração mineira e com base em profundas modificações na navegação tradicional, materializa-se em alterações conjunturais nesta última, fortemente dependentes dos novos tempos, não criando fluxos originais e autónomos, potencialmente geradores de outras realidades [1]. O Guadiana tradicional altera-se sob alguns aspectos durante um período determinado mas a sua evolução geral depende do contexto geográfico regional e relaciona-se com os territórios nacionais a que serve de limite artificial: há assim que enquadrá-lo no Sul do Portugal e da Espanha da segunda metade de Oitocentos. A originalidade do Baixo Guadiana passa pela sua situação de faixa periférica fronteiriça, e por isso, mais distante e menos controlada [2]. Para o espaço português as grandes modificações no tráfego fluvial tradicional são as provocadas pelo meio de transporte concorrente, o caminho de ferro, que numa primeira (e única) fase, faz com que a área dependente do rio se restrinja [3]. O não desenvolvimento da rede viária, se explicado em parte pelo acidentado relevo liga-se, sobremaneira, às características sócio-económicas e de localização no conjunto do território nacional.

Em 1926, Duarte Abecasis, apologista dos portos marítimos como polos de desenvolvimento regional, traça por excesso, um vasto quadro do Guadiana económico.

[1] Os aspectos teóricos e metodológicos das múltiplas análises de espaço elaboradas no quadro da Geografia histórica, sempre os procurámos ter em consideração, porém, lembrando as palavras de D. N. Jeans: "[...] validation rests entirely on the interpretation of evidence as to concrete relations, and not at all on the theory. The theory which helped to structure the approach should be buried in the text." (1978, p. 68).

[2] "El subdesarrollo en que se ve sumida esta zona fronteriza tiene su origen en las respectivas políticas históricamente centralistas de los estados español y portugués, que han hecho de estas zonas de la Lusitania interior y de la España Oeste, áreas periféricas y marginales del espacio peninsular." (J. Petrus Bey, 1987, p. 300).

[3] "A maior facilidade de circulação de mercadorias terá decerto modificado a configuração dos mercados, alterado as próprias relações de interdependência regional, contribuído, enfim, para estruturar uma nova economia que em aspectos decisivos difere daquela que caracterizou a primeira metade do século XIX e os séculos anteriores." (David Justino, II, 1989, p. 186).

"Justamente no extremo oriental da costa do Algarve se abre a mais importante via fluvial que sulca o sul do País de um muito importante valor económico, sendo a sua utilização susceptível de muito considerável e valioso desenvolvimento e convertendo-se quando efectivada e em conjugação com o porto marítimo comercial que tudo indica deve estabelecer-se no seu baixo estuário e com as vias férreas convergentes aos valiosos portos fluviaes que nele se devem desenvolver, em poderoso instrumento de grande valorização a que bem justamente deve aspirar não só a região do Guadiana como a quasi totalidade do districto de Beja e parte importante do de Évora. [...] Os portos fluviais de Mértola e principalmente do Pomarão, onde devem convergir várias linhas férreas em construção, projectadas ou classificadas, devem proporcionar-lhe a quasi totalidade do tráfego de exportação e importação do distrito de Beja e de uma parte do de Évora. São essas linhas: a da Funcheira a Pomarão, atravessando na direcção do seu maior comprimento a zona manganesifera do Baixo Alentejo e que, em mais de metade do seu percurso deve ser drenada pelo porto do Pomarão; a da Funcheira a Beja, a de Serpa a Pomarão, de interesse em si própria na sua quasi totalidade e ainda pela ligação que estabelece com o troço de Cuba a Beja na linha do sul e com o troço projectado de Ermidas a Beja, os quais são, no todo ou em parte a drenar também por este porto." [4]

Este conjunto dos concelhos que exportariam pelo Guadiana englobava mesmo Reguengos, Cuba, Ourique e parte de Loulé, subestimando claramente o papel das redes viária e ferroviária do Sul do País, que embora deficientes ou onerosas, constituíam com o aumento da distância aos portos fluviais do Guadiana, uma alternativa existente desde há muito, real e economicamente preferível (ver Fig. 177). Esta bacia económica reivindicada por Abecasis, composta por 27 concelhos, que equivale ao Portugal interior a Sul de Évora - é a área que num espaço ideal (uniforme) dependeria do transporte fluvial. Ela corresponde *grosso modo* à "bacia fluvial" que confronta com as do Sado a Oeste e a do Tejo a Norte, também elas bacias económicas mas com poderes de organização a escalas distintas. Projectos e visões que têm muitos antecedentes nos estudos teóricos da "regionalização" dos séculos XVIII e XIX [5].

Uma imagem "mais real" construímo-la com base nas referências insertas nas representações que a Câmara de Mértola fez ao Governo da República, em Novembro de 1910 e em Janeiro de 1911, lembrando a necessidade da construção de uma ponte sobre o Guadiana naquela vila. Na primeira, o espaço referido é o Baixo Alentejo. Mértola apresenta--se como "[...] a estação expedidora, pela mais barata via, dos produtos do baixo Alentejo, a estação receptora, pela mais barata via, de tudo quanto o baixo Alentejo precisa importar do

[4] Duarte Abecasis, 1926, p. 35. Recordamos aqui a máxima de Demangeon e Febvre: "La vallée elle-même constitue un grand couloir, sillon ou fossé, qui attire les routes et fixe les noeuds de circulation." (1935, p. 277).

[5] Um interessante caso de discurso construído para reivindicar espaço que se diz com unidade e fronteiras naturais é a *Memória acerca do bispado de Beja* de António José Boavida, que data de 1880: "A situação topographica d'este bispado é tambem um fortissimo argumento em favor da sua conservação. Collocado entre o Oceano Atlantico e a Hespanha, e separado do arcebispado de Évora e do bispado do Algarve, por differentes rios e serranias, como se evidencia no processo da demarcação, parece que a mesma natureza se encarregára de lhe assignalar os limites. A consideravel extensão de muitas parochias, situadas em serras, cortadas por caudalosas ribeiras, privadas de vias faceis de communicação, sequestradas às relações da vida social pela falta de correios, e occupadas por uma população muito rara, são outros tantos obstaculos, que impedem a regular administração parochial e difficultam a administração ecclesiastica superior." (p. 2).

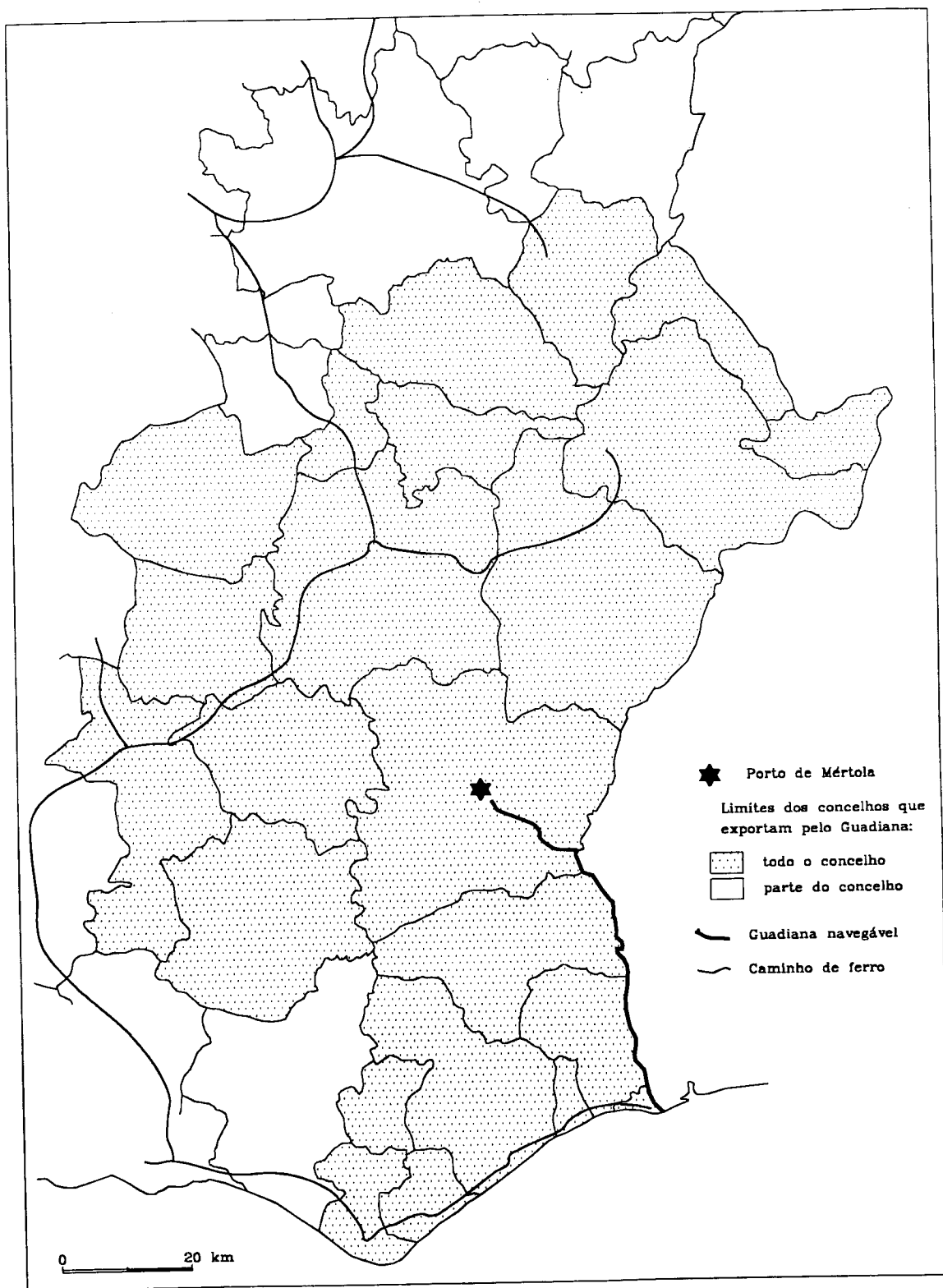
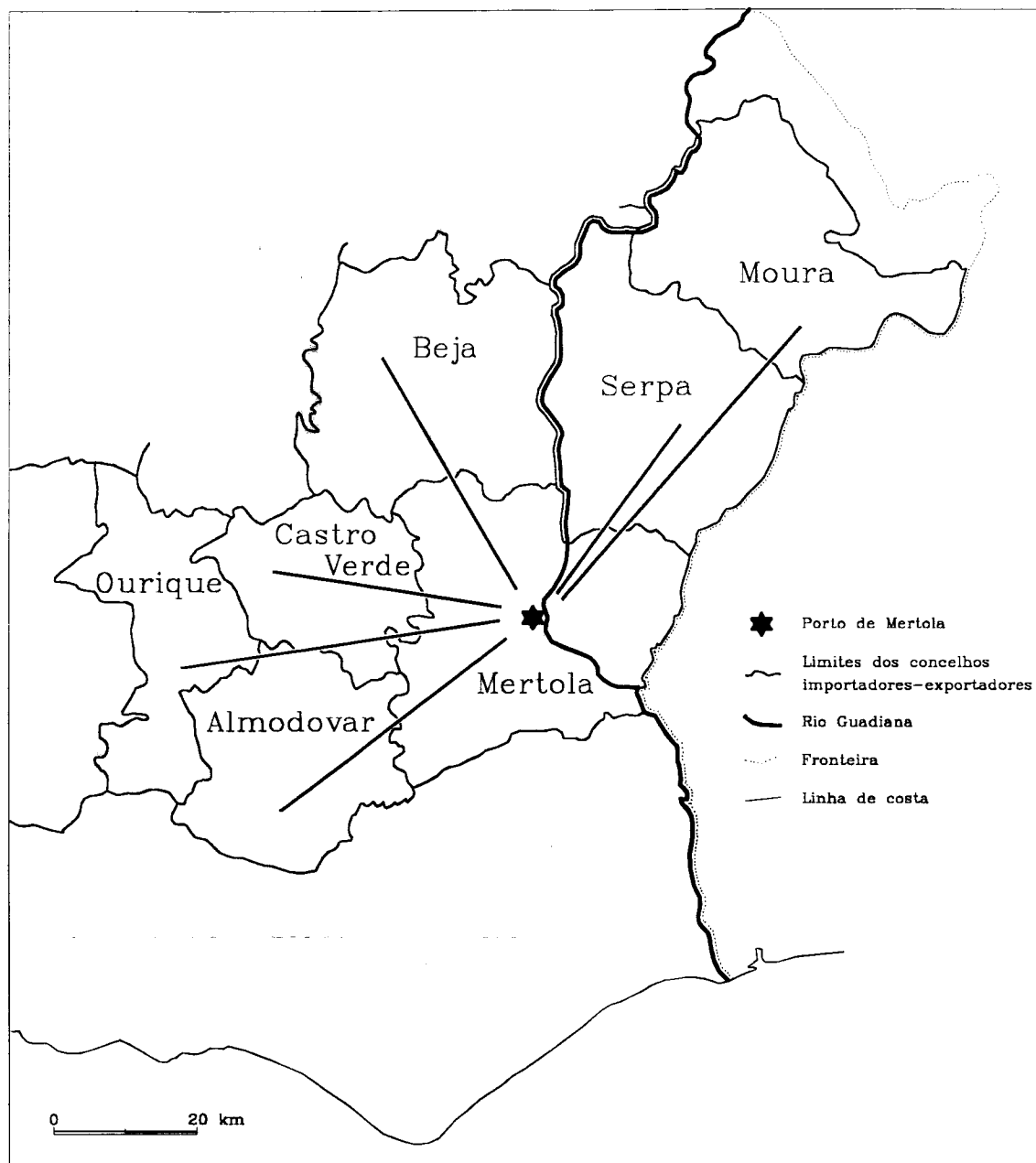
Fig. 177 – Concelhos que exportavam pelo Guadiana segundo Duarte Abecasis.

Fonte: Duarte Abecasis, *Estudo geral, económico e técnico...*, 1926.

Fig. 178 – Concelhos que importam e exportam pelo Guadiana via Mértola, em 1911.

Fonte: AHM, *Actas*..., Cx. A. B. 1/35, fl. 3.

seu País e de todos os outros países do mundo." [6] Na segunda afirma-se que, a vila fluvial, graças à edificação da ponte "[...] só ganhará mais que os concelhos citados [Beja, Serpa, Almodovar, Castro Verde, Moura e Ourique], *por ser o natural ponto de convergência*", o que quer dizer, pelo seu porto escoam os outros os seus produtos [7] (Fig. 178). A completar o quadro desta área económica do Guadiana havería que somar os concelhos algarvios de Alcoutim, de Castro Marim e de Vila Real de Santo António e os municípios espanhóis da margem esquerda, em especial Sanlúcar de Guadiana e Ayamonte [8].

A largura das "paredes" do corredor económico do Baixo Guadiana internacional é fácil de figurar: mínima na margem espanhola, ainda que recuando para o interior a envolver os espaços dependentes dos portos fluviais; mais larga na margem portuguesa, projectando-se ao longo dos vales encaixados das ribeiras algarvias [9]. À importância do rio no sector económico espanhol sempre foi atribuído um papel mínimo, que se relaciona com essa diminuta faixa ribeirinha dele dependente [10].

Menos fácil é a delimitação da bacia envolvente de Mértola. Ela alonga-se no sentido Nordeste/Sudoeste incluindo, por um lado, os concelhos portugueses da margem esquerda, apesar da existência do ramal ferroviário de Moura e das estradas de ligação a Beja e, por outro, os que isolados do litoral pela Serra Algarvia se encontram suficientemente longe da linha de caminho de ferro do Sul [11]. Para o Guadiana ficaram as áreas mais pobres e periféricas que as redes dos novos transportes ignoraram, contornando-as [12].

Em 1898, uma representação da Câmara de Mértola ao Rei, fazia eco da retracção

---

[6] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/34, fl. 130.

[7] *Ibid.*, Cx. A. B. 1/35, fl. 3. A. Vigarié define deste modo "L'arrière-pays *réel* d'un port est la partie de l'espace terrestre dans laquelle il vend ses services et, par conséquent recrute sa clientèle." E que distingue do *hinterland* teórico "[...] qui est celui où les autorités portuaires prétendent avoir des droits ou des chances à défendre, mais qui n'est pas réellement ou intégralement prospecté." (1979, p. 71).

[8] Já aquando da fundação de Vila Real de Santo António se lembravam os espaços relacionados com a navegação no Guadiana: "[...] pelo fertilíssimo Comercio que nella se estabelecerá [...] pelos generos que deste Reyno e da Provincia de Alem-Tejo, e Campo de Ourique, pelo Guadiana a baixo, a ella se navegarão, para serem transportados á Corte, e mais provincias do Reino [...] estando ella situada na Barra deste manso Rio Guadiana, que tem na sua entrada o menor fundo de vinte palmos, todo area." (A. Iria, 1948, p. 36).

[9] A delimitação dos espaços dependentes dos portos fluviais do Guadiana levanta os mesmos problemas metodológicos enunciados por Maria Fernanda Alegria para os portos marítimos portugueses (1985-b, p. 26 e 1990, p. 168-169).

[10] G. Reparaz afirmava, peremptoriamente, em 1902: "No ha tenido nunca este rio importancia como via comercial, ni es probable que llegue á tenerla." (1902, p. 7). A dissimetria na organização do espaço económico e social que ocorre entre as margens tem paralelos (a outras escalas), noutros rios internacionais, como o São Lourenço: "Si, vu des États-Unis, le fleuve est un débouché sur l'extérieur supplémentaire, mais non indispensable, au Canada, il n'en est pas du tout de même, puisque l'axe fluvial constitue le seul couloir d'accès au monde atlantique." (J.-C. Lassère, 1984, p. 53).

[11] Ao ramal de Moura esteve prevista uma ligação da rede ferroviária espanhola, passando por Paymogo em direcção à linha Buitrón-Huelva (cfr. E. Toda, 1892, p. 460).

[12] A delimitação e fixação de limites geográficos em áreas extensas às quais os cursos de água dão unidade tem sido alvo de múltiplas tentativas por parte dos geógrafos. Recordaríamos aqui um exemplo clássico: o de Dion para o vale do Loire. "Le pays dont nous cherchons à fixer les limites a été façonné autant par le travail séculaire des hommes que par le jeu des phénomènes physiques; et nous ne reconnaissons tout à fait le Val de Loire que là où s'ajoute, à la nature sableuse et à la topographie bombée des alluvions, la présence d'une riche agriculture." (1978, p. 25).

de área organizada pelo porto fluvial de Mértola, como consequência do estabelecimento do caminho de ferro: "[O] Concelho de Mértola, que desde tempos bastante remotos, foi importantissimo pelo seu commercio de cereaes, por isso que, na sua séde, se embarcavam todos os trigos que, para o Algarve, para Lisboa e para as nações estrangeiras iam, vindos de quase todos os concelhos deste districto, cahiu, sem esperanças de poder levantar-se, quando o caminho de ferro chegou a Beja e que, pela via ferrea, poderam transportar, para o Tejo, e dahi para os sítios já indicados, todos os cereaes que, até então, embarcavam em Mértola." [13] O papel e importância do caminho de ferro no escoamento dos produtos (e em especial dos cereais) não é progressiva e linearmente uma realidade indiscutível [14].

Em 1910, no *Diario Illustrado* debatia-se uma vez mais "transporte ferroviário *versus* transporte fluvial" para a principal produção das áreas envolventes do Guadiana: "A região que ella [via fluvial] atravessa, sobretudo na sua corrente superior, está-se tornando um progressivo meio cerealífero, produzindo cada vez mais. Dada a dificuldade de desenvolver a rede ferro-viária, os transportes fluviaes facilitados pelas águas dos vastos affluentes do Guadiana, verdadeiramente valiosos, se forem canalisados devidamente, trarão o desenvolvimento commercial tão necessário às regiões do Sul." [15] A falência do caminho de ferro como via difusora de "progresso material" é facto reconhecido e aceite. E se o é para a faixa raiana do Alentejo central, de modo agudo se verifica para o centro-sul da província. Dirá Ezequiel de Campos: "Nem a estrada de macadam, nem o caminho de ferro e os portos actuaram na povoação e no cultivo da terra e fizeram desenvolver as industrias, nem provocaram nenhum trabalho de correcção dos desfavores do território. Ao lado das estações de caminho de ferro na metade sul do país continuaram imutáveis o deserto de gente e a charneca." [16]

No caso dos transportes terrestres em áreas onde a via férrea não chega (em especial na Serra Algarvia), próximo do rio, os almocreves continuarão a competir ingloriamente com a navegação fluvial tanto no volume do transportado como na rapidez e

[13] AHM, *Actas...*, Cx. A.B.1/28, fl. 132v.

[14] *O Sul do Alentejo* de 19 de Novembro de 1903 fazia, pelo contrário, a apologia do caminho de ferro, defendendo o projecto da linha que cruzaria Serpa em direcção a S. Domingos: "[...] a nova linha férrea virá passar junto à circunvalação d'esta terra, seguindo em direcção do Peixoto, Sta Iria e Val-de-Mortos, até à inesgotável e riquissima Mina de S. Domingos [...] ligadas às numerosas povoações do concelho de Mértola, sitas na margem esquerda do Guadiana, atravessada a Serra do Concelho [...] postos enfim em comunicação directa e imediata com todas as provincias e terras do país e até da Europa inteira - o desenvolvimento comercial e agrícola que breve atingiriamos seria verdadeiramente extraordinário, prodigioso, incalculável." (cit. Maria José Roxo, 1994, p. 168). Mas onde estavam as "numerosas" povoações na margem esquerda do Guadiana?

[15] "Os rios de Portugal...", 1910, p. 2.

[16] Ezequiel de Campos, 1943, p. 104.

no custo [17]. A actividade será progressivamente mais lucrativa à medida que se afasta do curso de água. Os limites da bacia económica de Mértola vão-se paulatinamente modificando (reduzindo o perímetro), ao longo da segunda metade de Oitocentos, à medida que o caminho de ferro desde Beja (1864) avança em direcção a Faro e a Vila Real de Santo António (1906). A moderna rede de estradas levará mais tempo a chegar para alterar em definitivo a vida económica do rio [18].

Uma referência sobre a importância do elemento estranho - a Mina de S. Domingos - neste quadro do Guadiana não mineiro, no que respeita à circulação de produtos [19]. Analisámos, a propósito de cada produto, o papel do núcleo mineiro e a ideia a reter é a do incremento ou decréscimo das mercadorias importadas pela Mina (via Pomarão ou Mértola) numa estreita relação com as suas fases de "alta" ou de "baixa" na exploração. Maior procura e procura mais diversificada de produtos que responda o mais cabalmente possível às necessidades criadas por um polo industrial daquela dimensão e complementar núcleo populacional de características tão singulares.

O aumento (ou decréscimo) quantitativo e qualitativo pouco se reflecte porém, em expansão ou redução da área da bacia económica do Guadiana, pelo menos, directamente. O que de facto acontece é que um ponto da bacia (a Mina de S. Domingos) absorve mercadorias em grande quantidade e de características diversas, provenientes de vários outros pontos (as vilas ribeirinhas que crescem em alguns sectores de actividade por essa razão) mas, sobretudo, de locais externos, longe da tradicional bacia económica do rio. À especificidade e quantidade dos produtos requeridos não podem responder os "centros produtores" da bacia. O corpo estranho alimenta-se "artificialmente", "por fora", isolado e isolando-se, numa visão de conjunto do espaço envolvente.

---

[17] Cfr. A. Ascensão Nunes, 1985, p. 87.

[18] Será esta uma área onde tardará a unidade do espaço económico nacional, defendida por David Justino, para o início do nosso século: "Se as transformações operadas na estrutura dos transportes e comunicações internas não desencadearam, como era esperado, um processo de desenvolvimento económico em Portugal, poderão, por outro lado, ter contribuido para conferir ao espaço económico nacional um grau de unidade, em contraste com a compartimentação regional que era característica da economia e sociedade portuguesas de Antigo Regime." (II, 1989, p. 244-245).

[19] Nas palavras de Carminda Cavaco: "A exploração da mina de S. Domingos desencadeou também diversas importações através do rio e do Pomarão, com origens noutras regiões do país e no estrangeiro. Parte delas destinava-se à extracção, tratamento e transporte dos produtos minerais, outra, à construção do casario, das barragens de reserva de água e dos tanques de "cementação" e ao equipamento das oficinas, escritórios, escola e hospital; outra, ainda, ao abastecimento corrente da população mineira, nomeadamente em produtos frescos e sal." (II, 1976, p. 352).

Ao Guadiana tradicional sobrepõe-se um Guadiana mineiro, de tráfego intenso. A presença das minas dá azo a uma navegação particular, a períodos de forte utilização das barcas de passagem e, finalmente, à poluição química que destrói em grande parte os núcleos de pescadores. As repercussões do fenómeno sobre o espaço são bastante particulares, actuando em pontos determinados - os portos - e ao longo do percurso do tráfego mineiro, que além da poluição da água e do ar e dos perigos de circulação para terceiros, constrói uma imagem mental de movimento e de colorido que os visitantes divulgam. A ligação entre o "Guadiana tradicional" e o "Guadiana mineiro" não é tão estreita como seria de supor [20].

O Guadiana mineiro há que enquadrá-lo à escala europeia, apenas um pormenor na ligação entre o polo emissor de matéria prima e os centros receptores e transformadores da mesma [21]. O transporte ao longo do rio é, na prática, alheio ao espaço cruzado: os navios são estrangeiros, o tempo de escala é estritamente o necessário para a colocação do mineral a bordo, o contacto com os autóctones limita-se aos funcionários e aos pilotos na barra e aos operários no porto de embarque. Serão os períodos de maior intensidade do tráfego fluvial mineiro que desenvolvem no Pomarão e em Vila Real de Santo António alguma alteração no tráfego fluvial tradicional, mas pouco mais [22]. Será o vapor de passageiros (e transportador de mercadorias especiais) que alargará e tornará mais diversificada a área e as características das relações entre o rio e o espaço com ele relacionado [23].

A manutenção da vida em torno da navegação interior manter-se-á entre as duas Guerras Mundiais graças, por um lado, à exploração mineira com extracção e exportação mais equilibradas mas mais modestas e, por outro, à inexistência de meios de transporte concorrentes [24]. Nas margens pouco atractivas do Baixo Guadiana, apesar dos muitos

[20] Castejon Montijano no quadro dos modelos de dependência, a propósito do subdesenvolvimento oitocentista da Andaluzia, afirma que não é apenas a legislação mineira espanhola que permite a dependência ou a fomenta, "[...] la dependencia se posibilita, porque tanto a nivel general, como a nivel particular, opera sobre unas estructuras economicas especialmente vulnerables a la misma." (1977, p. 124). Tedde de Lorca conclui a propósito do subdesenvolvimento andaluz no seu conjunto, face a uma industrialização que não aconteceu: "En Andalucía y Extremadura, el rápido crecimiento poblacional y el mantenimiento de una organización productiva tradicional en el sector agrario, además de unas determinadas relaciones de distribución de renta y riqueza, mantendrán a la mayor parte de la población en niveles de subsistencia, frustrarán la posibilidad de la industrialización y alejarán, en términos de renta y de organización económica, a Andalucía del resto de las regiones españolas." (1985, p. 315).

[21] "Since many underdeveloped nations contained mineral resources that were in demand in the mother country but unavailable there, access was created to the resource areas, linking them with the ports and thereby with the outside world." (J. Lowe *et al.*, 1975, p. 116).

[22] Longe estamos ainda de encontrar um caso que corresponda a modelos de desenvolvimento de portos ou sistemas de portos com complementar expansão de redes de transportes fluviais e marítimos e de áreas mais ou menos vastas dependentes dos portos (cfr. A. Moyes, 1978, p. 402). O modelo espacial desenvolvido por Taaffe, Morril e Gould (1963) foi comentado para o caso português, por Maria Fernanda Alegria (1990, p. 198-203).

[23] "The construction or improvement of a deep-draft waterway may have very little effect on the regional development of these areas which would benefit most from such decentralization [...] a new waterway by itself is not enough to foster economic development in a region." (J. Cermakian, 1975, p. 6).

[24] O "beco sem saída" que era o Baixo Guadiana continuou a se-lo apesar do seu próspero ciclo mineiro. Não ocorreu qualquer fenómeno de

projectos de conjunto (e mesmo início de obras) ou de troços das redes ferroviária e viária, pouco ou nada aconteceu. As ligações entre a Linha do Sul (Lisboa-Algarve) e as espanholas (mineiras ou não) da Provincia de Huelva, com acesso a S. Domingos-Pomarão, foram alvo de várias propostas mas a dimensão e importância que ganhou o porto industrial e marítimo de Huelva, como grande polo atractivo, parece ter feito repensar os políticos portugueses sobre a incapacidade de criação de portos algarvios ou alentejanos com potencialidades semelhantes [25]. As experiencias com as linhas férreas que cruzaram a fronteira para Norte (Douro, Tejo) tinham já comprovado maus resultados para geo-estratégias económicas análogas.

Se a rede ferroviária se prende prioritariamente com relações interregionais, a viária liga-se mais directamente com as relações locais. Quanto a essas, face ao desenvolvimento económico e social que não aconteceu em toda a área, na sequência da exploração mineira, para quê construi-las? O tráfego fluvial tradicional, apesar da decadência da navegação a vapor como consequência da quebra no tráfego mineiro, assegurará o melhor possivel as ligações entre os portos ribeirinhos [26]. Depois da euforia dos anos áureos, a vida que se mantém.

A navegação no Baixo Guadiana subsistiu até hoje através dos pescadores e dos barqueiros. Quem descer a Alcoutim, entrar na vila, deixando para trás o velho largo destruído por dois modernos edificios de habitação e comércio "à espanhola" e assumar ao cais, logo verá as barcas para passar a Sanlúcar. Existia ainda até há bem pouco tempo uma guarita no alto da rampa que dá acesso ao rio, onde o funcionário se resguardava em dias de chuva com a sua cadeira e a sua mesa a carimbar os burocráticos papéis dos viajantes. Depois, há que acertar o preço com o barqueiro e partir às compras, a ver amigos, a tratar de negócios. Hoje o rio começa a ter novamente movimento, são os veleiros turísticos de ingleses, holandeses e alemães que sobem o Guadiana mas, como há cem anos, como há

---

désenclavement que vias fluviais de intensa circulação historicamente provocaram: "[...] qui consiste à mettre fin à l'isolement socio-économique d'une région à l'interieur d'un contexte national ou international de prospérité et de croissance." (J. Cermakian, 1975, p. 159).

[25] Maria Fernanda Alegria, 1985-a, p. 88-89.

[26] Dada a dimensão das explorações mineiras do Baixo Guadiana se comparadas com as grandes minas da Andaluzia, não cremos que se tenha chegado à ruptura (ou destruição) da organização espacial pré-existente, como pretende Morilla Critz para o caso espanhol: "[...] una economia dependiente comporta a largo plazo la desintegración del circuito interno de la zona en cuestión, la depredación de sus recursos naturales, la constitución de una economia vinculada a los mercados exteriores y la salida de la resultante del trabajo de su población, que se transforma en inverciones productivas en las zonas de las que depende [...] Además, a la larga, como resultado de la destrucción de la economia 'equilibrada' que existiera en esos lugares y el poco efecto 'difuso' de las nuevas actividades, aparece la forma de explotación de las poblaciones de la zona dependiente, emigradas en los mismos centros." (1976, p. 22). Comentando o trabalho de J. Nadal sobre a industrialização e a desindustrialização do sudeste espanhol, Pierre Léon reconhece que em alguns casos a presença de capital estranjeiro numa determinada área "[...] a été un élément paralysant et a provoqué le 'capotage' de toute une économie régionale." (in J. Nadal, 1972-a, p. 211).

cinquenta, as barcas de passagem continuam a ser o único meio para cruzar a corrente.

Nunca encontrámos qualquer referência a propostas de construção de ponte-barca como em Mértola: aqui o Guadiana é largo, caudaloso e com fortes marés. De ponte também não há notícias de os "povos" a reclamarem. Alcoutim e Sanlúcar de Guadiana foram povoações cujo sono se foi tornando cada vez mais pesado, com as estradas que passam longe e com o fim da navegação fluvial. O espaço reorganizou-se de outro modo: o Algarve correu ao litoral, o Andevalo a Huelva. O *arrière-pays* de cada vila é de relevo acidentado, nada propício para abrir estradas, tanto mais que pouco há para ligar e para escoar e trazer. As barcas continuam a passar os poucos que precisam.

No Pomarão o cenário é muitíssimo mais desolador com as ruinas das construções ligadas à exploração mineira, embora emigrantes e estrangeiros refaçam a pouco e pouco as velhas casas que sobem a vertente. No pequeno cais dominado pelo posto da Guarda Nacional Republicana, meia dúzia de barcos de pesca que com facilidade levam o candidato a passageiro ao lado de lá, onde vem morrer a estrada da Mesquita e onde os pescadores à linha assentam arraiais entre o arvoredo da margem.

A grande ligação Leste-Oeste que hoje se desenvolve cruzando o Guadiana é a ponte Ayamonte - Vila Real de Santo António, já que até à sua recente inauguração foram os descendentes das antigas barcas de passagem que asseguraram o tráfego entre as cidades. Às embarcações à vela descritas por Beauregard seguiram-se as movidas a vapor e depois os *ferry-boats*, em carreiras que desde os fins do século XIX eram já permanentes, pelo constante tráfego de pessoas e mercadorias entre as duas margens. Com a necessidade (advinda da ocorrência desse tráfego) e a existência de importantes comunidades de comerciantes e de industriais em ambas as cidades, foi nesta passagem do Guadiana que se introduziram maior número de inovações técnicas nas embarcações fluviais, ultrapassando com maior facilidade, os entraves postos pelo rio à navegação.

Esta é a realidade da foz mas, para o interior, apenas as embarcações turísticas dão esporadicamente cor ao rio. A vida fluvial do Baixo Guadiana sobrevive na memória dos que a conheceram.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

1 - As obras referenciadas na lista bibliográfica são apenas as citadas ao longo do texto, nas notas de rodapé, nas figuras e no apêndice documental.

2 - As obras organizadas alfabeticamente encontram-se repartidas por um restrito grupo de temas - Fontes manuscritas e Obras impressas (Cartografia, Estatística, Periódicos, Obras de referência e Estudos) - de modo a facilitar ao leitor o acesso à referência bibliográfica completa, a partir da indicação sucinta, presente nas notas de rodapé.

3 - Para a normalização bibliográfica seguimos de perto as regras estabelecidas para o 2° volume da *Bibliografia Geográfica de Portugal* (Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1982).

* Queríamos aqui agradecer a cuidada e diligente revisão da longa lista bibliográfica a Luísa Vieira da Silva, que há perto de 15 anos connosco fez parte do grupo de trabalho que ultimou o 2° volume da *Bibliografia Geográfica de Portugal*, sob a direcção da Profª Suzanne Daveau.

Um agradecimento a Nuno Duarte fica também registado, pela paciente e atenta dactilografia de uma grande parte desta lista.

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

Arquivos, Bibliotecas e Mapotecas
onde foram consultados os manuscritos

AAL - Arquivo da Alfândega de Lisboa.

PVR - Arquivo do Departamento de Pilotagem do porto de Vila Real de Santo António.

ADB - Arquivo Distrital de Beja.

AGM - Arquivo Geral da Marinha.

AHM - Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Mértola.

MOP - Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

MNE - Arquivo Histórico do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

AMA - Arquivo Municipal de Ayamonte.

ANTT - Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

BMB - Biblioteca Municipal de Beja.

BNL - Biblioteca Nacional de Lisboa.

BCN - Biblioteca Nazionale Centrale. Florença.

BPE - Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Évora.

BMP - Biblioteca Pública Municipal do Porto.

IGC - Mapoteca do Instituto Geográfico e Cadastral.

FONTES MANUSCRITAS

Arquivo da Alfândega de Lisboa (AAL)

Entradas e Sahidas de embarcações no porto de Villa Real de S^{to} Antonio (1899-1909).

Movimento do porto de V. Real de S^{to} Antonio. Registo das embarcações entradas e sahidas no porto de Villa Real de Sto António (1896/99).

Arquivo do Departamento de Pilotagem do porto de Vila Real de Santo António (PVR)

Caixa e Partilha do Rio (1870-1876).

Livro das Matriculas dos Pilotos 1860... Livro 2 [1] da Barra e do Rio deste porto.

Livro das matriculas dos Pilotos. Livro 2 (1878-1913).

Livro de Caixa e Partilha (1860-1867).

Livro de Caixa e Partilha (1868-1872).

Livro de Caixa e Partilha (1872-1878).

Livro de Receita e Despesa da Corporação (1878-1885).

Livro de Receita e Despeza da Corporação (1885-1893).

Livro de Registo. Para Ordens Superiores. Livro nº 1 (1860-1878).

Livro de Registo das Ordens do Capitão do Porto e mais authoridades superiores. Livro nº 1 [2] (1878-1904).

Livro dos proventos dos pilotos do Rio Guadiana (1876-1878).

Livro para lançar os vencimentos dos pilotos do Rio Guadiana (1866-1870).

Receita e despeza da Corporação dos Pilotos (1893-1900).

Receita e Despeza (1900 a 1904).

Receita e Despeza 1904-1910.

Receita e Despeza da Corporação dos Pilotos (1910-1916).

Receita e Despeza da Corporação de Pilotos da Barra e Rio Guadiana (1916-1923).

Registo de entradas (1904-1920).

Registo de ordens da Capitania do Porto e mais auctoridades superiores e que digam respeito ao pessoal da Corporação e serviço do porto, barra e rio. Livro nº 2 [3] (1904-1949).

Arquivo Distrital de Beja (ADB)

Cartório Notarial de Mértola:

Livros de Notas 8 a 42 (1856-1905) 1.º Oficio [1].

Livros de Notas do Tabellião do segundo officio da Comarca de Mertola. Livros 16 a 101 (1856 a 1908) [2].

Livros de Notas 59 a 80 (1908 a 1913).

Arquivo Geral da Marinha (AGM)

Alfandega de Vila Real de Santo António (1841-1857), Cx. 6, Doc. 402 e 403.

Entradas e saidas de navios. Porto de Vila Real de Santo António. Mappa dos navios de sahida do Porto de Villa Real de Santo António (1845-1868), Cx. 267 e 268.

Esquadrilha do Guadiana. Forças navais (1813-1855), Cx. 305, n.º 1-28.

Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Mértola (AHM)

Actas das Sessões da Camara Municipal de Mértola (1856-1918), 23 vol. Cx. A.B. 1/17 a A.B. 1/39.

Cadastro das legitimações dos estrangeiros rezidentes no Concelho de Mértola, 1888 [-1914]. Cx. B.K. 2/1 [B.G. 2/1].

Codigo de Posturas Municipaes e Regulamento das Barcas de Passagem feitos em 1901. Districto de Beja. Camara Municipal de Mértola. Cx. A.B. 3/2.

[1] O *Livro 17* (1868-1869) tem erradamente atibuido o n.º 27 do 2.º Oficio.

[2] Parte dos documentos respeitantes a 1868 encontram-se no *Livro 17. Primeiro Officio.*

Conta corrente da Camara Municipal do Concelho de Mertola com o seu thesoureiro, relativa à receita e dispeza do Municipio em cada anno economico [1850/51-1875/76]. Cx. 2/1.

Contas de receita e despesa desta Camara (1901-1910). Cx. A.D. 1/12.

Contas geraes da receita e dispesa d'esta Camara, no fim de cada anno economico [1849/50-1900]. Cx. A.D. 1/11.

Copiador. 1874 até 1879 [Correspondencia Expedida]. Cx. A.C. 1/6.

Escripturação diária da receita e dispeza virtual do Concelho de Mertola [1848-1926]. Cx. A.D. 3/1 a A.D. 3/8.

Livro das mães subsidiadas no concelho de [Mértola. 1880-1886]. Cx. A.L. 3/2.

Livro para n'elle serem registadas as Notas de descoberta de Minas que para isso forem apresentadas à Camara [1911/1919]. Cx. A.G. 5/19.

Recenseamento dos mancebos aptos para o serviço militar no concelho de Mertola [1856-1916]. A.H. 1/1 a A.H. 1/24.

Registo de Editaes [1895-1925]. Cx. A.B. 3/1.

Registo [de Minas. 1861/1868]. Cx. A.G. 5/1 a A.G. 5/3.

Registo de testamentos. Livro nº 19. Cx. B.G. 1/19.

Registo dos carros de transporte de mercadorias pertencentes ao concelho de Mertola [1896]. Cx. A.G. 6/3.

Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOP)

Consulta ácêrca d'um officio do Inspector de Minas do 4.º districto sobre o rendimento liquido collectavel da Mina de S. Domingos. Conselho de Minas. Registo de Consultas, vol. II, fl. 88v.-93.

Estatistica da Marinha Mercante, 1852-1853. Mapas estatisticos da marinha mercante portuguesa remetidos pelas diversas capitanias (1852-1859). Direcção Geral do Comercio, Agricultura e Manufacturas. Repartição de Comercio, 3.ª secção.

Mapa dos navios entrados e saidos nos diversos portos portugueses enviados pelas alfandegas (1855-1859). Direcção Geral do Comercio, Agricultura e Manufacturas. Repartição de Comercio. 3.ª secção.

Registo de consultas elaboradas pelo Conselho de Minas (1859-1868), 3 vol. Conselho de Minas.

Registo de distribuição dos processos (1893-1911), 3 vol. Conselho Superior de Obras Públicas e Minas.

Arquivo Histórico do Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE)

Correspondencia recebida do Consulado de Portugal em Ayamonte (1833-1914), Secretaria Geral. Cx. 580.

Correspondencia recebida do Consulado de Portugal na Prussia, em Stettin (1840-1910), Secretaria Geral. Cx. 496.

Arquivo Municipal de Ayamonte (AMA)

Censo de la Población 1888. Cuaderno auxiliar y Resúmen númerico de habitantes. Distrito Municipal de Ayamonte. Legajo 371.

Despacho de Buques. Salida 1888-1890. Legajo 556.

Expediente para cumplir circular del Excmo Sr. Gobernador de la Provincia dictando reglas para el cumplimiento de las disposiciones que regulam el movimiento de viajeros en Hoteles, Fondas, Posadas y estabelecimientos analogos... 1908. Legajo 900.

Industrial. Registro de todos los industriales de esta Ciudad, comprendidos en la Matricula de otro año. Ciudad de Ayamonte. Año de 1881 á 1882. Legajo 1444.

Libro Anual de Entrada de Buques 1888-90. Legajo 555.

[Libro] Anual de entradas de buques 1895-98. Legajo 555.

Libro de Cuentas menudas corrientes. Protección y Seguridad publica. Salidas. Ciudad de Ayamonte. Año de 1848. Legajo 897.

Libro de entrada de los Buques 1864-1969 [sic]. Legajo 555.

[Libro de] entrada [de los buques] 1882-87. Legajo 555.

[Libro de salidas de buques] 1882-1887. Legajo 556.

Padrón de Habitantes en el termino municipal de Ayamonte. Año 1882. Legajo 371.

Padrón de Vecindad 1890. Legajo 371.

Padrón del Censo. Inscripción en la noche del 25 al 26 de Deciembre de 1860. Legajo 368.

Padrón general del Vecindario. Ayamonte. Desde Junio de 1871, hasta Diciembre de 1876. Legajos 368 e 369.

Sanidad. Libro de Entrada de Buques en 1860 a 1864. Legajo 555.

Sanidad. Libro de Salidas de Buques 1862-67. Legajo 556.

Sanidad Maritima. Libro Anual de entrada de Buques. Desde 1.º Diciembre 1887 hasta el 30 de Julio 1888 inclusive. Legajo 556.

Sanidad. Salida de Buques en 1860 a 1862. Legajo 556.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT)

Companhia União Fabril:

Acionistas - Companhia Algarviense [1854].C 25, Lv. 97.

Actas. Companhia Algarviense [1854-1855]. C 25, Lv. 98.

Borrão. Passagens. De Março de 1859 a Dezembro de 1862. C 25, Lv. 62.

Caixa de Gastos Miudos [1855].C 25, Lv. 99.

Passagens p.ª Algarve [Abril de 1863 a Maio de 1864]. C 25, Lv. 64.

Biblioteca Municipal de Beja (BMB)

OLIVEIRA, Fr. Francisco de - *Memorias para a História da Provincia de Alentejo divididas em duas partes...* [séc. XVIII], Mss. 182.

Biblioteca Nacional de Lisboa (BNL)

LOBO, Constantino Lacerda (1790) - *Memoria sobre o estado da agricultura do Reino do Algarve no anno de 1790 e melhoramento que pode ter* (Fundo Geral, Mss. 247, 38).

PAIS, Gervásio de Almeida (1788) - *Observações e exames feitos sobre as causas do atrazamento e ruina da agricultura no Alentejo* (Cod. 8714).

Biblioteca Nazionale Centrale. Florença (BNC)

TEYXEYRA, Ioão - *Descripção dos portos maritimos do reyno de Portvgal...* 1648, 18 fl. Manoscritti Palatini, nº 1044.

Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Évora (BPE)

Coutinho, Balthazar Pereira - *Mapa Geografico do Reyno do Algarve* (1791), Gav. IV, 23.

Ponte sobre o Terges e o Cobres [projecto aguarelado], Hem. II, 22.

Biblioteca Pública Municipal do Porto (BMP)

CARVALHO, Luís Gomes de - *Plano topografico e hydrografico da villa da Figueira, sua foz e contornos, contendo o projecto d'abertura da barra da mesma villa...* 1795. C - M e A - Pasta 18 (11).

PEREIRA, Isidoro Paulo; RAMOS, Manoel de Souza - *Mappa thopografico da barra, rios e esteiros da cidade de Aveiro com parte do rio Vouga e de toda a costa...* 1791. C - M e A - Pasta 19 (23).

SALAZAR, José Monteiro - *Mappa da barra e rio da cidade do Porto...* 1779. C - M e A - Pasta 18 (8).

VILAS BOAS, Costódio - *Planta do projecto e estado presente das obras do encanamento do Rio Cavado...* 1800. C - M e A - Pasta 18 (3).

Mapoteca do Instituto Geográfico e Cadastral (IGC)

Carta Hydrographica das margens do rio Guadiana que contem a Vila de Santo Antonio d'Arnilha, sitio do Medo alto, Ponta de Santo Antonio e toda a extensão até ao Rio Carrasqueira (18...), esc. 5.000 palmos = 74,5 mm (Mss. 255).

Carta Hydrografica do Rio Guadiana a qual serve de inteligencia para as Plantas Militares... (18..), esc. 1/4 légua = 77 mm (Mss. 251).

CARVALHO, José Montr. de (s.d.) - *Planta da Praça de Mertolla, e seos contornos*, esc. 150 braças = 113 mm (Mss. 424).

COUTINHO, Balthazar de Azevedo (s.d.) - *Carta Hydrografica do rio Guadiana que comprehende sue embucadura, e mais citios notaveis que correspondem às suas margens, athé à Ribeira de Chança, aonde termina o Reyno do Algarve...*, esc. 1 légua = 61 mm (Mss. 250).

FONÇECA, Joaquim Bento da (1803) - *Plano da Barra de Vila Real, na foz do R. Guadiana...*, esc. 1 milha de 60 pr. grao de círculo máximo = 162 mm (Mss. 253).

MARDEL, Joze Carlos (séc. XVIII) - *Carta topografica das terras incultas, salgados e baldios do termo de Castro Marim...*, esc. 200 braças = 151,5 mm (Mss. 258).

SILVA, A. Baldaque da *et al.* (1880-1883) - *Trabalhos Hydro-Topographicos do Rio Guadiana*, esc. 1:2.500, 64 fol. + 3 fol. junção (esc. 1:20.000).

SOARES, Euzebio de Souza (s.d.) - *Plano geral do terreno proximo ao rio Guadiana, comprehendendo a Praça de Villa Real e suas Baterias adjacentes, e a Praça de Castro marim*, esc. 300 braças = 140 mm (Mss. 256).

STUART, João (s.d.) - *Plano dos contornos de Castro marim*, esc. 300 braças = 140 mm (Mss. 257).

TERNAY, Marq. de (séc. XVIII ?) - *Carta Militar de Alcoutim e seus contornos*, s. esc. (Mss. 252).

VASCONCELLOS, Joze de Sande (1775) - *Carta Topographica das terras incultas, salgados e sapaes do termo da V. de S. Ant. d'Arenilha...*, esc. 1/4 légua = 108,5 mm (Mss. 259).

OBRAS IMPRESSAS

Cartografia

ALBERT, A. M. [189...] - *Mapa de los Ferrocarriles de España y Portugal* (esc. 1:1.500.000).

ALVES, J. J. Boaventura [1878] - *Carta da Rede Telegraphica e dos Pharoes de Portugal e Ilha da Madeira...* (esc. 1:1.000.000).

Atlas - Geografia con el texto y mapas de las cinco partes del mundo y España (1902), Madrid, Libreria de Perlado, Páez y Cia (Sucesores de Hernando), 34 p.

Atlas Geográfico de España, "Sur de Portugal", lamina 22, hoja XII del Mapa General (1961), Madrid, Instituto Geografico y Catastral (esc. 1:500.000).

BETTENCOURT, E. A. de [1863] - *Carta de Portugal com a divisão administrativa por districtos e concelhos...* (esc. 1:700.000).

BETTENCOURT, E. A. de (coord.) [1870] - *Atlas pecuário de Portugal,* Lisboa, s.ed., p.n.n.

BONNET, Carlos (1851) - *Mappa Geographico da Provincia do Alemtejo e do Reino do Algarve (Portugal)...* (esc. 2,5 cm = 10 milhas).

CABANES, Francisco Javier de (1829) - *Mapa Itinerario de los reinos de España y Portugal dedicado al Rey N. S. D. Fernando VII de Borbon...* (esc. 1:1.000.000).

Carta Agrícola e Florestal de Portugal (1959-1960), Lisboa, Serviço de Reconhecimento e de Ordenamento Agrário, Fol.: 558 (1960), 567 (1960), 575 (1960) e 600 (1959) (esc. 1:25.000).

Carta Corográfica de Portugal, (1964 e 1989), Lisboa, Instituto Geográfico e Cadastral, Fol.: 46D - Mértola (1989) e 50 D - Vila Real de Santo António (1964) (esc. 1:50.000).

Carta de Apoio à Pesca. Albufeira ao Rio Guadiana (e a Huelva) (1987), Lisboa, Insituto Hidrográfico (esc. 1:150.000).

Carta de Capacidade de Uso do Solo (1959, 1961 e 1962), Lisboa, Serviço de Reconhecimento e de Ordenamento Agrário, Fol.: 46-A, B, C e D e 50-A, B, C e D (esc. 1:50.000).

Carta de Correos y postas de las provincias de Almeria, Cadiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaen, Malaga y Sevilla (1860), Madrid, Dirección General de Correos (esc. 1:600.000).

Carta de Portugal (1965 e 1968), Lisboa, Instituto Geográfico e Cadastral, Fol.: 46 - Mértola (1965) e 50 - Vila Real de Santo António (1968) (esc. 1:100.000).

Carta de Portugal (1972), Lisboa, Instituto Geográfico e Cadastral, Fol. 8 - Baixo Alentejo e Algarve (esc. 1:200.000).

Carta de Portugal com a rede de estradas construídas até Maio de 1909 e com a divisão administrativa decretada até 1900 (esc. 1:500.000).

Carta dos Solos de Portugal (1959 e 1961), Lisboa, Serviço de Reconhecimento e de Ordenamento Agrário, Fol.: 46- B (1959), 46-D (1959), 50-B (1961) e 50-D (1959) (esc. 1:50.000).

Carta Geológica de Portugal (1990), Lisboa, Serviços Geológicos de Portugal, Fol. 46 D - Mértola (esc. 1:50.000).

Carta Itinerária de Portugal (1915), Lisboa, Vacuum Oil Company (esc. 1:200.000).

Carta Militar das Principaes Estradas de Portugal (1808), s. esc.

Carta Militar de Portugal (1978-1991), Lisboa, Serviço Cartográfico do Exército, Fol.: 558 - Mértola (1989), 559 - Santana de Cambas (Mértola) (1991), 567 - Pomarão (Mértola) (1991), 575 - Alcoutim (1978), 583 - Odeleite (Castro Marim) (1978), 591 - Azinhal (Castro Marim) (1980), 600 - Vila Real de Santo António (1980) (esc. 1:25.000).

CARVALHO, E.T. de Almeida (1915) - *Costa Sul de Portugal. Porto e barra do rio Guadiana (Vila Rial de St António)* (esc. 1: 20.000).

COELLO, Francisco (1869) - *Huelva por el coronel de ingenieros [...] Las notas Estadísticas e historicas han sido escritas por D. Pascoal Madoz*, Madrid (esc. 1:200.000).

DIERCKE, C.; DEHMEL, R. (1967) - *Diercke Weltatlas*, Braunschweig, Georg Westermann Verlag, 168 p. (1.ª ed., 1957).

España. Mapa de Base Municipal (1972), Madrid, Instituto de Geografia Aplicada - CSIC, Hoja 9 - Huelva-Sevilla-Cadiz-Malaga (esc. 1:500.000).

FRANZINI, Marino Miguel (1811) - *Carta reduzida da costa do reino de Portugal desde o Cabo Silleiro athé á Barra de Huelva....* (3 fol.).

GOMES, B. Barros (1990) - *Cartas Elementares de Portugal*, 2.ª ed., Lisboa, Imprensa Nacional, XVI-40 p. (1ª ed., 1878).

Huelva. Mapa Provincial (1987), Madrid, Dirección General del Instituto Geográfico Nacional (esc. 1:200.000).

Iberian Peninsula (1944), Washington, Army Map Service, sheet 68 - Faro (esc. 1:250.000).

LACERDA, Hugo de (1915) - *Oceano Atlantico Norte. Costa Sul de Portugal entre o Cabo de Santa Maria e Villa Rial* (esc. 1:154.916).

LOPEZ, Tomás (18..) - *Mapa general del Reyno de Portugal: comprehende sus provincias, corregimientos, oidorias, proveedurias, concejos, cotos, etc.* (esc. 1,4 cm = = 1 légua).

LUDDECKE, Ricardo (1897) - *Atlas Escolar Portuguez,* Gotha, Justus Perthes, 46 mapas.

Mapa de España (1946-1955), Madrid, Instituto Geográfico y Catastral, Hojas: 958 - Puebla de Guzmán (1955), 980 - San Silvestre de Guzmán (1950), 998 - Ayamonte (1946) (esc. 1:50.000).

Mapa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha (1898), [Lisboa], Gazeta dos Caminhos de Ferrro (esc. 1:2.000.000).

Mapa especial de los caminos de los Reynos de España y Portugal indicando la distancia de un logar a otro y la de Madrid y de Lisboa a las principales ciudades de aquellos Reynos (1835), Paris, en casa de Bulla (s.esc.).

Mapa Militar de España (1970), Madrid, Servicio Geográfico del Ejército, Hojas: 2-11 - Ayamonte, 2-10 - Puebla de Guzmán (esc. 1:200.000).

Mapa Topográfico Nacional de España (1981 e 1985), Madrid, Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, Fol.: 915 - IV - Jimonete (1981), 936 - I - Pagos de la Sierra (1981), 936 - II -Santa Bárbara de Casa (1981), 936 - III - Alquería La Vaca (1981), 936 - IV - Paymogo (1981), 958 - I - El Parador (1981), 958 - II - Puebla de Guzmán (1981), 958 - III - El Granado (1981), 958 - IV - Villanueva de los Castillejos (1981), 980 - I - Sanlúcar de Guadiana (1985), 980 - II - Villanueva de los Castillejos-Sur (1985), 980 - III - Los Romeranos (1985), 980 - IV - San Silvestre de Guzmán (1985) (esc. 1:25.000).

PERY, A.J.; COSTA, A. da; PERY, G.A. (1884) - *Carta geographica de Portugal publicada por ordem de Sua Magestade, levantada em 1860 a 1865, sob a direcção do conselheiro F. Folque [...] indicando o estado da viação ordinaria e accelerada em 30 de Junho de 1884,* Lisboa, Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria (esc. 1:500.000).

Plano da rede ferro-viária ao sul do Tejo (*ca* 1865) (esc. 1:500.000).

Planta geral do terreno em que se acham situados o estabelecimento mineiro de S. Domingos e seus annexos (esc. 1:20.000).

Planta do estabelecimento metallurgico na Achada do Gamo (esc. 1:3.000).

Planta do porto de embarque no Pomarão (esc. 1:4.000).

Portugal (1876 e 1898), Lisboa, Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino, Fol.: 32 (1876) e 35 (1898) (esc. 1:100.000).

Provincia de Huelva (1971), Madrid, Instituto Nacional de Estadística (esc. 1:500.000).

Provincia de Huelva. Planimetria y nivelación (1900), Madrid, Instituto Geográfico y Estadístico (esc. 1:200.000).

Provincias de Sevilla y Huelva. Parte de Andalucia (1853) (esc. 1:555.555).

REIS, A.M. dos; PERY, A.; PERY, G. (1881) - *Plano Hydrográphico da Barra e Porto do Rio Guadiana, levantado de 1874 a 1876 sob a direcção de F. Folque e P. da Silva,* Lisboa, Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos (esc. 1:20.000).

Sistema Geral das Comunicações do Reyno a que se refere a proposta de lei datada de 28 de Fevereiro de 1854 (esc. 1:1.000.000).

VAREJÃO, Agostinho José de (1868) - *Mappa dos Correios no Continente do Reino de Portugal* (esc. 1:1.000.000).

VIDAL, Frederico Perry (1863) - *Mappa Geográfico do Reino de Portugal, dividido por provincias, districtos, e concelhos, conforme a nova lei territorial.*

Estatística

ALBUQUERQUE, João da Costa Brandão e (1878) - *Censo de 1878. Relação das Freguezias do Continente e Ilhas. População, sexos, fogos...*, Lisboa, Typographia Universal, 303 p.

Annuário Estatístico do Reino de Portugal, Lisboa, Imprensa Nacional (vários números entre 1875 e 1885).

Censo da População de Portugal no 1.º de Dezembro de 1911 (5.º Recenseamento Geral da População), (1913-1917), 6 vol., Lisboa, Imprensa Nacional.

Censo da População de Portugal no 1.º de Dezembro de 1920 (6.º Recenseamento Geral da População), (1923), 2 vol., Lisboa, Imprensa Nacional.

Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1890, (1896-1900), 3 vol., Lisboa, Imprensa Nacional.

Censo de la Población de España según el empadronamiento hecho en la Península é Islas Adyacentes en 31 de Deciembre de 1900, (1900), III, Madrid, Dirección General del Instituto Geográfico e Estadístico, 323 p.

Censo de la Población de España según el empadronamiento hecho en la Península e Islas Adyacentes en 31 de Deciembre de 1910..., (1913 e 1916), 2 vol., Madrid, Instituto Geográfico e Estadístico.

Censo de la Población de España según el empadronamiento hecho en 31 de Deciembre de 1877..., (1883), I, Madrid, Dirección General del Instituto Geográfico e Estadístico, 839 p.

Censo de la Población de España según el empadronamiento hecho en 31 de Deciembre de 1887..., (1892), II, Madrid, Dirección General del Instituto Geográfico e Estadístico, 592 p.

Censo de la Población de España, según el recuento verificado en 21 de Mayo de 1857..., (1858), Madrid, Imprenta Nacional, 867 p.

Censo de la Población de España según el recuento verificado en 25 de Deciembre de 1860..., (1863), Madrid, Imprenta Nacional, 443 p.

Censo de Población de 1920. Resultados de la clasificación de los habitantes de España por su profesión, (1929), Madrid, Servicio Nacional de Estadística, CLIX-510 p.

Censo no 1.º de Janeiro de 1864. População, (1868), Lisboa, Imprensa Nacional, 314 p.

Censo no 1.º de Janeiro de 1878. População, (1881), Lisboa, Imprensa Nacional, XL - 438 p.

Commercio e Navegação. Estatistica Especial, Lisboa, Imprensa Nacional (1897-1917).

Datos demográficos municipales 1900-1960, (1966), Madrid, Ministerio de la Vivienda, 254 p.

Datos estadísticos correspondientes al año economico de 1891-92 y año natural de 1892, (1895), Madrid, Ministerio de Fomento.

Estadística general del comercio de cabotaje entre los puertos de la Península é Islas Baleares en..., Madrid, Dirección General de Aduanas (1861-1913).

Estadística general del comercio exterior de España, Madrid, Imprenta Nacional (1857-1917).

Estadística Minera (depois *Estadística Minera de España*), Madrid, Imprenta Nacional (vários números entre 1862 e 1912).

Estadísticas de las Cuentas Generales del Estado. Años 1908 a 1923-1924 (1979), Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 329 p.

Estadísticas sobre Estudos de Obras Publicas, Madrid, Imprenta Nacional (vários números entre 1861 e 1901).

Estatística de Portugal. Commercio do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes com paizes estrangeiros e com as provincias portuguezas do ultramar nos annos de 1883 a 1885, (1887), Lisboa, Imprensa Nacional, 270 p.

Estatistica Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoes, Lisboa, Imprensa Nacional (1882 e 1902).

Estatísticas das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes nos annos de..., Lisboa, Imprensa Nacional (1896-1917).

Inquérito Industrial de 1881, (1881-1882), 3 vol., Lisboa, Imprensa Nacional.

Inquérito Industrial de 1890. Industrias extractivas. Minas e pedreiras, (1891), I, Lisboa, Imprensa Nacional, 399 p.

Mappas Geraes do Commercio de Portugal com suas possessões e nações estrangeiras, Lisboa, Imprensa Nacional, (1848, 1851, 1855, 1856, 1861 e 1866).

The Mineral Industry, its statistics, technology and trade, in the United Stades and other countries..., (1893), New York, The Scientific Publishing Company.

Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel des Deutschen Zollgebiets, Berlim (1892-1908).

Recenseamento Geral dos Gados no Continente do Reino de Portugal em 1870 (1873), Lisboa, Imprensa Nacional, 300 p.

Statistique de la Belgique. Tableau général du commerce avec les pays étrangers pendant l'année 1911..., (1912), Bruxelles, Établissements Généraux d'Imprimerie, 772 p.

Statistique de l'Industrie Minérale et des Appareils à Vapeur en France et en Algérie pour l'année 1905..., (1906), Paris, Imprimerie Nationale, 202 p.

Statistique sommaire du commerce et de la navigation au XIX^e et XX^e siècles, (1913), Anvers, Office de Statistique Universelle d'Anvers, 16 p.

Periódicos

O Algarve - semanário independente [desde 1910, *semanário repúblicano*], Faro, 1908-1911.

O Algarve - semanário popular-independente, litterario, agricola, noticioso, recreativo e annunciador, Vila Real de Santo António, 1901.

Algarve e Alentejo, Faro, 1897-1898.

Almanach Commercial de Lisboa para 18... (coord. Carlos Augusto da Silva Campos), Lisboa, 1881-1892 [Ver *Annuário-Almanach...*].

Almanak Maritimo para o anno de... [desde 1876 *Almanach Maritimo*], Lisboa, 1875-1883 e 1898-1917.

Alvorada - semanário republicano, Castro Marim, 1930-1931.

El Andevalo - semanario republicano-socialista, El Cerro (Huelva), 1902.

Anuário dos Serviços Hidráulicos, Lisboa, 1933-1941.

Anuário Estatístico das Contribuições Directas, Lisboa, 1882/83 e 1893/94.

Annuario-Almanach Commercial da Industria, Magistratura e Administração para 18... (desde 1901, *Annuario Commercial ou Annuario Official de Portugal, Ilhas e Ultramar da Industria, Magistratura e Administração*), Lisboa, 1893-1917.

Annuario Commercial de Portugal... [ver *Annuario-Almanach...*]

Annuario Diplomatico e Consular Portuguez, Lisboa, 1888-1917.

Annuario Official de Portugal [ver *Annuario-Almanach...*]

Boletim Commercial, Lisboa, 1898-1917.

Boletim Commercial e Marítimo (desde 1916, *Estatística Comercial*), Lisboa, 1898-1917.

Boletim da Guarda Fiscal (desde 1892 *Boletim Official da Direcção Geral das Alfandegas e Contribuições Indirectas*), Lisboa, 1886-1924.

Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Lisboa, 1876-1917.

Boletim de Minas, Lisboa, 1914-1917.

Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria (desde 1870 *Revista de Obras Públicas e Minas*), Lisboa, 1857-1917.

Boletim do Trabalho Industrial, Lisboa, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Indústria, 1906-1917.

Boletim Official da Direcção Geral das Alfandegas e Contribuições Indirectas (com denominações diversas: *Boletim Official da Direcção Superior dos Serviços Aduaneiros e Contribuições Indirectas, Boletim Official da Administração Geral das Alfandegas e Contribuições Indirectas, Boletim Oficial da Direcção Geral das Alfandegas*), Lisboa, 1892-1917 .

Boletín Oficial de la Dirección General de Aduanas (entre 1889 e 1893: *Boletin Oficial de la Dirección General de Contribuciones Indirectas*), Madrid, 1885-1917 .

Boletín Oficial de la Liga Maritima Española, Madrid, 1905.

Boletín Oficial de la Provincia de Huelva, Huelva (vários números entre 1857 e 1913).

Boletín Oficial del Ministerio de Comercio, Industria y Obras Publicas, Madrid, 1848-1850.

Boletim Trimestral de Informação. Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, Lisboa, 1962-1970.

Borboleta Duriense, Porto, 1823.

Bulletin du Musée Commercial - journal hebdomadaire, Bruxelles, 1882-1893.

O Campo de Ourique, Aljustrel, 1907.

Collecção de Legislação relativa a Obras Públicas e Minas, Lisboa, 1869-1875.

Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, 1857-1917.

El Comercio de Andalucia y Diario de Avisos - periodico independiente de intereses materiales, noticias y defensor de las clases productoras, Sevilla, 1892.

El Comercio Hispano Britanico/The Anglo-Spanish Trade - revista trimestral ilustrada, organo de la Cámara de Comercio de España en Londres, Londres, 1911.

O Commercio do Porto, Porto, 1874.

Correio do Porto, Porto, 1823.

O Despertar - orgão do povo e para o povo, quinzenário repúblicano defensor dos interesses da região, Mértola, 1924.

Diário da Câmara dos Senhores Deputados, Lisboa (vários números entre 1873 e 1914).

Diário de Lisboa - folha official do Governo Portuguez, Lisboa, 1860, 1861 e 1865.

Diário de Notícias, Lisboa (vários números entre 1876 e 1922).

Diário do Alentejo, Beja, 1972.

Diário do Governo, Lisboa, 1878 e 1912.

Diário Popular, Lisboa, 1895.

O Districto de Faro, Faro, 1903-1907.

Eco de Aduanas, Madrid, 1863.

Ecos do Guadiana - quinzenário regionalista, Mértola, 1933-1935.

Estatística Comercial [ver *Boletim Commercial e Marítimo*]

O Facho, Beja, 1915.

The Financial Reform Almanack for 1878, Liverpool, 1878.

Flôr de Liz, Vila Real de Santo António, 1902 (?).

A Foz do Guadiana - semanário literário e noticioso, Vila Real de Santo António, 1921.

O Futuro de Mértola - semanário republicano democrático, defensor dos interesses do concelho e classes trabalhadoras, Mértola, 1912-1915.

Guadiana - orgão do Partido Progressista, Vila Real de Santo António, 1903-1909.

El Guadiana - periodico semanal literario y de información, Ayamonte, 1917.

Guia Comercial de Andalucía, Sevilha, 1903.

O Heraldo, Tavira, 1901-1907.

O Independente, Beja, 1895.

Jornal de Ourique, Ourique, 1907.

Jornal do Algarve, Vila Real de Santo António, 1957-1994.

Jornal do Commercio, Lisboa, 1865 e 1876.

Jornal do Povo - jornal politico, industrial, litterário e noticioso, Beja, 1876.

Jornal dos Artistas, Portimão, 1876.

Lista dos navios de guerra e mercantes da Marinha Portugueza existentes no dia 1.º de Julho com as respectivas designações para uso do Codigo Internacional de Signaes, Lisboa, 1869-1899.

O Luctador - quinzenário defensor das classes operárias e interesses locaes, Vila Real de Santo António, 1913-1914.

A Margem Esquerda - quinzenário regionalista, Serpa, 1923.

Mercvrio Portuguez com as novas do mez de..., Lisboa, 1666.

O Mertolense - semanário progressista, Mértola, 1907-1908.

La Mineria - periodico industrial y mercantil complementario de la Revista Minera, Madrid, 1872-1873.

Nove de Julho, Beja, 1885.

Os Novos - semanário independente, Vila Real de Santo António, 1922

O de Mértola - orgão defensor dos interesses do concelho, Mértola, 1923.

Ordens da Armada, Lisboa, Série B, 1896-1924.

A Palavra, Porto, 1910.

O Petiz - orgão semanal, independente, litterario, noticioso, charadístico e recreativo, Vila Real de Santo António, 1893.

O Povo do Algarve, Tavira, 1916.

A Província do Algarve - semanário republicano, Tavira, 1908-1910.

Relatórios dos Consules de Portugal ácêrca do commercio em geral colligidos e publicados por ordem do Ministério dos Negocios Estrangeiros, Lisboa, 1870-1897.

Revista de Geografía Comercial, Madrid, 1885-1896.

Revista de Navegación y Comercio, Madrid, 1891-1896.

Revista de Obras Públicas e Minas [ver *Boletim do Ministério das Obras Públicas...*]

Revista de Pesca Maritima, Madrid, 1885-1886.

Revista Mercantil y Agricola, Sevilha, 1898.

Revista Minera, Madrid, 1851-1916.

O Século, Lisboa (vários números entre 1890 e 1910).

O Sotavento - semanário defensor dos interesses dos concelhos de Castro Marim, Vila Real de Santo António e Alcoutim, Vila Real de Santo António, 1920.

A Tradição. Revista mensal d'ethnographia portugueza, illustrada, Serpa, 1899-1904 (2.ª ed., 2 vol., Serpa, Câmara Municipal de Serpa, 1982).

Vida Nova - quinzenário republicano, Mértola, 1924.

A Voz da Verdade - quinzenário republicano, Mértola, 1923-1924.

A Voz do Guadiana - folha semanal defensora dos interesses moraes e materiaes do circulo do Guadiana, Vila Real de Santo António, 1899-1900.

A Voz do Guadiana - quinzenário defensor dos interesses do concelho, Mértola, 1922-1928.

A Voz do Mineiro - orgão dos mineiros portugueses aderentes à Federação Mineira Internacional, Mina de São Domingos, 1930.

Obras de referência e Estudos

ABECASIS, Duarte (1926) - *Estudo geral económico e técnico dos portos do Algarve,* Porto, Litografia Nacional, 174 p.

ABECASIS, Duarte (1930) - *Memória definindo as condições da barra, porto de Vila Real de Santo António e estuário marítimo do Guadiana. O plano geral das obras. O projecto da 1.ª fase das obras. O estado dos trabalhos,* s.l. [Porto], Junta Autónoma do Porto Comercial de Vila Real de Santo António, 15 p.

ABOIM, David (1959) - "O Algarve e os estrangeiros", *Correio do Sul,* Faro, XL, 2150, p. 1-2; 2151, p. 1 e 4; 2152, p. 1-2 e 4; 2153, p. 1 e 4; 2154, p.1-2; 2155, p. 1 e 5; 2156, p. 1-2; 2157, p. 1 e 3; 2158, p. 1 e 3; 2159, p. 1 e 5; 2160, p. 1 e 3; 2161, p. 1-2.

ACCIAIUOLI, Luis de Menezes Corrêa (1949-1950) - *Bibliografia hidrológica do império português,* 2 vol., Lisboa, Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos.

ACKERMANN, Eugène (1906) - "La industria minera en Portugal", *Revista Minera,* Madrid, LVII, 2082, p. 466-468 e LVII, 2083, p. 475-478.

ACKERMANN, Eugène (1907) - *Le Portugal Moderne. Étude intime des conditions industrielles du pays,* I, Rixheim, Imp. F. Sutter & Cie, 122 p.

ACOSTA DOMÍNGUEZ, Vicente (1979) - *Triana de puente a puente (1147-1853),* 2 ª ed., Sevilha, s. ed., 263 p.

ADDICKS, Lawrence (1970) - "The Background of the Copper Industry" in *Copper. The science and technology of the metal, its alloys and compounds* (A. Butts ed.), Nova Iorque, Hafner Publishing Company, Inc., p. 1-20 (1.ª ed., 1954).

AFREIXO, Jaime (1939) - "Barcas de passagem", *Anais do Club Militar Naval,* Lisboa, 69, p. 411-425.

AFFREIXO, José Maria da Graça (1984) - *Memória Histórico-Económica do Concelho de Serpa,* Serpa, Câmara Municipal de Serpa, XVI-304 p. (1.ª ed., 1884).

ALBUQUERQUE, Isabel de Faria e (1992) - *Novos contributos para a correspondência de Eça de Queirós (inéditos, textos integrais e correcções)*, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 376 p.

ALDANA, José de (1855) - "Notas sobre la mineria de Portugal", *Revista Minera,* Madrid, 6, p. 204-214.

ALDANA, Lucas de (1856) - "Resúmen estadístico de la industria minera en la provincia de Huelva del año 1855", *Revista Minera,* Madrid, VII, p. 489-493.

ALDANA, Lucas de (1864) - "La mina cobriza de Santo Domingo en Portugal", *Revista Minera,* Madrid, XV, p. 305-311.

ALDANA, Lucas de (1873) - *Las minas y la industria en sus relaciones con la administración,* Madrid, Imp. J. M. Lapuente, 557 p.

ALDANA, Lucas de (1875) - *Las minas de Rio Tinto, en el trascurso de siglo y medio, desde su restauración por Wolters en 1725 hasta su venta por el estado en 1873...,* Madrid, Establecimiento Tipográfico de Pedro Nuñez, 542 p.

ALDCROFT, Derek H. (1974-a) - "British Shipping and Foreign Competition: the Anglo-German Rivalry, 1880-1914" in *Studies in British Transport History, 1870-1970,* (Derek Aldcroft dir.), Newton Abbot, David and Charles, p. 53-99.

ALDCROFT, Derek H. (1974-b) - "The depression in British shipping" in *Studies in British Transport History (1870-1970),* Newton Abbot, David and Charles, p. 100-116.

ALDCROFT, Derek H. (1984) - *Bibliography of European Economic and Social History,* Manchester, Manchester University Press, 243 p.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1985-a) - "Las comunicaciones ferroviarias entre Portugal y España en la segunda mitad del siglo XIX y su fracaso con Andalucía" in *Actas III Coloquio de Historia de Andulacia, Córdoba, 1983,* III, Córdoba, Universidad de Córdoba, p. 83-93.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1985-b) - "A organização portuária portuguesa e a sua evolução de 1848 a 1910", *Revista de História Económica e Social,* Lisboa, 15, p. 1-29.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1988-a) - "Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos de ferro portugueses (1870-1910)", *Análise Social,* 24, 101-102, p. 769-803.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1988-b) - "A política ferroviária do fontismo. Aspectos da construção e do financiamento da rede", *Revista de História Económica e Social,* Lisboa, 23, p. 43-63.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1988-c) - "Sobre alguns mapas e estatísticas dos correios portugueses dos fins do século XIX" in *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro,* II, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, p. 159-176.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1990) - *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego,* Lisboa, Centros de Estudos Geográficos, 560 p.

ALEGRIA, Maria Fernanda; GARCIA, João Carlos (1984) - "Os relatórios dos consules de Portugal na Andaluzia: leitura geográfica de uma fonte oitocentista", *Revista da Faculdade de Letras,* Lisboa, 5.ª sér., 2, p. 137-149.

ALEGRIA, Maria Fernanda; GARCIA, João Carlos (1991) - "Etapas de evolução da cartografia portuguesa (séculos XV a XIX)" in *La Cartografía de la Península Ibérica i la seva extensiò al continent americà,* Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, p. 225-279.

ALEGRIA, Maria Fernanda; GARCIA, João Carlos (1994) - "Imagens de Portugal na Cartografia dos séculos XVI e XVII. Leituras de uma exposição" in *Cartografia Impressa dos séculos XVI e XVII. Imagens de Portugal e Ilhas Atlânticas. Exposição,* Porto, Câmara Municipal do Porto - Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, p. 9-25.

ALLAN, John C. (1965) - "A mineração em Portugal na Antiguidade", *Boletim de Minas,* Lisboa, 2, 3, p. 139-175.

ALMAÇA, Carlos (1963-1964) - "Contribuição para o conhecimento da fauna ictiológica das águas interiores portuguesas", *Boletim da Sociedade Portuguesa de Ciências Naturais,* Lisboa, 2ª sér., X, p. 228-237.

ALMEIDA, Fernando de (1976) - *As ruinas da chamada ponte romana de Mértola,* Heidelberg, s.ed., 7 p.

ALMEIDA, J. M. Costa (1945) - "Considerações a propósito do manganésio do Alentejo", Sep. *Estudos, Notas e Trabalhos do Serviço de Fomento Mineiro,* Porto, I-II, 26 p.

ALMEIDA, Pedro Tavares de (1991) - *Eleições e caciquismo no Portugal oitocentista (1868-1890),* Lisboa, Difel, 314 p.

ALONSO, Eliseo; ALONSO RIVAS, Alicia Maria (1987) - "Bajo Miño y Alto Miño" in *Acta, Ponencias y Comunicaciones. Encuentros/Encontros de Ajuda, Olivenza, 1985,* Badajoz, Dip. Provincial de Badajoz, p. 337-348.

ALONSO, Ramón (1899) - "Los minerales de manganeso en la provincia de Huelva. III - Reseña mineralogica", *Revista Minera,* Madrid, L, 1714, p. 37-39.

ALVAREZ DE TOLEDO, Luisa Isabel (1985) - *Historia de una conjura (La supuesta rebelión de Andalucía, en el marco de las conspiraciones de Felipe IV y la independencia de Portugal),* Cadiz, Dip. Provincial de Cadiz, 214 p.

ALVES, Helena Maria Marques Antunes (1992) - *Formação social e identidade mineira: o caso da aldeia Mina de S. Domingos entre 1858 e 1940,* Lisboa, ed. autor, 242 p. pol. (Dissertação de Mestrado - Universidade Nova de Lisboa).

ALVES, Helena Maria Marques Antunes (1994) - "Espaços construídos e vividos - o caso da aldeia da mina de S. Domingos" in *das II Jornadas de Património Industrial, Lisboa, 1994* (no prelo).

ALVES Jr., José Ribeiro [1964] - *Obras Completas,* 9 vol., s.l., ed. autor.

ALVES, Luís Fernando Delgado (1956) - "Aspectos da arqueologia em Myrtilis", *Arquivo de Beja,* Beja, XIII, p. 21-104.

AMADOR DE LOS RIOS, R. (1891) - *Huelva,* Barcelona, Establecimiento Tipográfico "Artes y Letras", 814 p.

AMÂNDIO, Bernardino (1989) - *Os estaleiros navais de Esposende e Fão nos séculos XIX e XX,* Esposende, Câmara Municipal de Esposende, 113 p.

AMZALAK, Moses Bensabat (1950) - "O *Despertador da Agricultura de Portugal* e o seu autor, o Intendente D. Luiz Ferrari Mordau", *Revista do Centro de Estudos Económicos,* Lisboa, 11, p. 67-173.

ANCEL, Jacques (1936) - "Les frontières: étude de Géographie politique" in *Académie du Droit International. Recueil des Cours, 1936,* I, Paris, Lib. du Rec. Sirey, p. 207-297.

ANCEL, Jacques (1938) - *Géographie des frontières,* 2.ª ed., Paris, Gallimard, 209 p.

ANDRADE, Anselmo de (1902) - *Portugal económico: theorias e factos,* Lisboa, Manuel Gomes, 504 p.

ANDRADE, Ruy Freire d' (1967) - "As minas de Aljustrel", *Boletim de Minas,* Lisboa, 4, 2, p. 73-90.

ANICA, Arnaldo Casimiro (1992) - "Tavira, centro de cultura. Oficinas Tipográficas", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 13 de Agosto de 1992, p. 8.

ANTON VALLE, Micasio (1841) - *El minero español. Descripción de los puntos de la Península donde existen criaderos de todas clases de metales...*, Madrid, Libreria de Sojo, 463 p.

ARMELIM JUNIOR (1908-a) - *Mason and Barry limited, companhia exploradora da mina de S. Domingos. Avaliação das propriedades pela familia Coelho arrendadas á companhia e das benfeitorias nellas feitas, voto ou laudo... Declaração de voto pelo emgenheiro J.M. de Mello Mattos*, Lisboa, Typ. Lucas, 11 p.

ARMELIM JUNIOR (1908-b) - *Mason and Barry limited, companhia exploradora da mina de S. Domingos. Duas peças juridicas (petição e parecer jurídico)*, Lisboa, Typ. Lucas, 16 p.

ARMELIM JUNIOR (1909) - *Mason and Barry limited, de Londres, sociedade arrendatária e exploradora da mina de S. Domingos. Parecer jurídico*, Lisboa, Typ. Lucas, 16 p.

ARNALDOS PEREZ, Manuel [1980] - *Molina y las avenidas del rio Segura*, Molina de Segura, Publ. de Biblioteca del Molinense, 16 p. pol. n. n.

ARRAIS, Fr. Amador (1974) - *Diálogos*, Porto, Lello e Irmão, 816 p. (1ª ed., 1589).

ARROYO, António [1992] - *A viagem de Antero de Quental à América do Norte*, s.l., Estante Editora, 71 p. (1ª ed., 1916).

ASÍS GUTIÉRREZ, Francisco de; DOBLADO Y ARQUERO, Dionisio [18..] - *Geografia Postal e Itinerarios Postales de España*, Madrid, Establecimiento Tipográfico El Trabajo, 165 p.

ATAÍDE, José Emílio de (1964) - "O problema da barra do Guadiana", *Anais do Instituto Hidrográfico*, Lisboa, 1, p. 166-182.

AVERY, D. (1985) - *Nunca en el cumpleaños de la Reina Victoria. Historia de las minas de Rio Tinto*, Barcelona, Labor, 410 p.

AVIENO (1985) - *Orla Marítima* (introdução, versão em latim e notas de José Ribeiro Ferreira), Coimbra, Instituto Nacional de Investigação Científica, 81 p.

AZEVEDO, António José de Souza (1865) - "Reparticão de Minas", *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria*, Lisboa, 2, 7, p. 22.

AZEVEDO, António Luciano d' (1908) - *Descripção de Reguengos, Monsaraz, Mourão e margem esquerda do Guadiana*, Évora, Minerva Comercial, 19 p.

AZEVEDO, Pedro d' (1902) - "O Rei D. Sebastião em Serpa", *A Tradição,* Serpa, IV, 8, p. 120-122.

BAEDEKER, Karl (1908) - *Espagne et Portugal. Manuel du Voyageur,* 2.ª ed., Leipzig, Karl Baedeker, 574 p.

BAKER, Alan R.H. (1971) - "Today's studies of yesterday's geographies", *Geographical Magazine,* London, 43, 6, p. 452-453.

BAKER, Alan R.H. (1972) - "Rethinking historical geography" in *Progress in Historical Geography* (A. Baker ed.), Newton Abbot, David and Charles, p. 11-28.

BAKER, Alan; GREGORY, Derek (1984) - "Some *terrae incognitae* in historical geography: an exploratory discussion" in *Explorations in historical geography - interpretations essays* (A.Baker and D.Gregory ed.) Cambridge, Cambridge University Press, p. 180-194.

BALBI, Adrien (1822) - *Essai statistique sur le royaume de Portugal et d'Algarve comparé aux autres états de l'Europe,* 2 vol., Paris, Chez Rey et Gravier.

BALBI, Adrien (1851) - *Novisima Geografía Universal, de España y Portugal* (trad. S. Fabregas), Madrid, Imp. M.R. Y Fonseca, 441 p.

BANKS, Ferdinand E. (1974) - *The World Copper Market: an economic analysis,* Cambridge, Ma, Ballinger Publishing Company, 149 p.

BAPTISTA, Joaquim (1989) - *Reflexões sobre a navegação do rio Vouga* (1828), Aveiro, Estante, 96 p.

BAPTISTA, Maria Carlos Correia Mendes Radich de Oliveira (1987) - *A agronomia portuguesa no século XIX. A imagem da natureza nas propostas técnicas,* Lisboa, ed. autor, 936 p. pol. (Dissertação de Doutoramento).

BARÃO, José (1955) - "A Guerra Peninsular", *Noticias do Algarve,* Vila Real de Santo António, III, 115, p. 1 e 5.

BARBANCHO, Alfonso (1967) - *Las migraciones interiores españolas: estudio cuantitativo desde 1900,* Madrid, Instituto del Desarrollo Económico, 128 p.

BARREIROS, Gaspar (1968) - *Chorographia,* Coimbra, Por Ordem da Universidade (1ª ed., 1561).

BARROS, H. da Gama (1922) - *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV,* IV, Lisboa, Typ. Castro Irmão, 515 p.

BARROS, Henrique de (1941) - *O problema do trigo,* Lisboa, Cosmos, 128 p.

BARRY, J.-P.; LE ROY LADURIE, E. (1962) - "Histoire agricole et phytogéographie", *Annales. Économies - Sociétés - Civilisations,* Paris, 17, 3, p. 434-447.

BARTON, D. B. (1968) - *A history of copper mining in Cornwall and Devon,* Truro, D. Bradford Barton Ltd., 102 p.

BASTO, A. de Magalhães (1923) - "A fronteira hispano-portuguesa. Ensaio de geografia politica", *O Instituto,* Coimbra, LXX, p. 57-69, 103-117 e 215-225.

BASTOS, Cristiana (1991) - "Montes e aldeias no nordeste Algarvio" in *Lugares de Aqui. Actas do Seminário "Terrenos Portugueses"* (B. O'Neill e J. Pais de Brito org.), Lisboa, Dom Quixote, p. 103-117.

BASTOS, Cristiana (1993) - *Os Montes do Nordeste Algarvio,* Lisboa, Cosmos, 224 p.

BATANERO FRANCO, Concha (1994) - *La Mina de Sotiel (1883-1904) y su repercusión en la zona,* Huelva, ed. autor, 111 p.pol. (inédito).

BAULIG, Henri (1952) - "L'érosion du lit fluvial par les basses eaux", *Comunicações dos Serviços Geológicos de Portugal,* Lisboa, XXXIII, p. 169-175.

BAULIG, Henri (1960) - "La Géographie du fer et de l'acier", *Annales. Économies - Sociétés - Civilisations,* Paris, 15, 4, p. 779-788.

BEATO, Maria de Fátima; GONÇALVES, F. (1976) - "Contribuição para o conhecimento da bibliografia geológico-mineira da provincia piritosa do sudoeste da Península Ibérica", *Comunicações dos Serviços Geológicos de Portugal,* Lisboa, LX, p. 317-378.

BEAUDOUIN, François (1979) - "Petite histoire de la navigation intérieure" in *Nauticus. Encyclopédie Pratique du Bateau* (Gérard Borg dir.), XIV, Paris, Robert Laffont, p. 31-55.

BEAUREGARD, G. de; FOUCHIER, L. de (1908) - *Voyage en Portugal,* Paris, Hachette, 248 p.

BEIRES, José de (1872) - *Relatório apresentado à Junta Geral do Districto de Faro na Sessão Ordinária de 1872 pelo Conselheiro Governador Civil...,* Coimbra, Imprensa Litteraria, 178 p.

BENITO ARRANZ, J. (1966) - "Isla Cristina (Huelva). Aportación al estudio de la pesca en España" in *Libro de Homenaje al Excmo. Sr. D. Amando Melón y Ruyz de Gordejuela,* Zaragoza, s.ed., p. 191-202.

BENNASSAR, B. (1985) - *Origenes del atraso económico español,* Barcelona, Ariel, 206 p.

BENTABOL Y URETA, Horacio (1898) - "Las aguas de España y Portugal", *Boletín de la Comisión del Mapa Geológico de España,* Madrid, 2.ª sér., XXV, p. 1-347 (1.ª ed. 1884).

BENTES, João Inácio Formosinho (1918) - *Do Baldio Serra Grande de Serpa (breve estudo económico-agricola),* Lisboa, Tip. J. F. Pinheiro, 106 p.

BEREND, I. T.; RANKI, G. (1980) - "Foreign Trade and the Industrialization of the European Periphery in the XIX^th century", *The Journal of European Economic History,* Roma, 9, 2, p. 539-584.

BERNAL, Antonio-Miguel (1979-a) - "Formes de loisir traditionnelles dans la société rurale andalouse" in *Tourisme et développement régional en Andalousie* (A. M. Bernal *et al.* dir.), Paris, Publ. Casa de Velazquez, p. 13-19.

BERNAL, Antonio-Miguel (1979-b) - *La lucha por la tierra en la crisis del Antiguo Régimen,* Madrid, Taurus, 489 p.

BERNAL, Antonio-Miguel (1981) - "Señoritos y jornaleros: la lucha por la tierra" in *Historia de Andalucía, VII - La Andalucía Liberal (1778-1868)* (A. M. Bernal dir.), Barcelona, Planeta, p. 217-295.

BETTENCOURT, E. A. de (1885) - *Noções de Chorographia de Portugal,* 11.ª ed., Lisboa, Typ. Universal, 32 p.

Bibliografia Geográfica de Portugal, 1947-1974 (1982) - II, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 427 p.

BIROT, Pierre (1948) - "Un modelé singulier d'érosion fluviale: le Pulo do Lobo", *Annales de Géographie,* Paris, LVII, 307, p. 272-273.

BLOCH, Marc (1934) - "Une étude régionale: géographie ou histoire?", *Annales d'Histoire, Économique et Sociale,* Paris, 6, 25, p. 81-85.

BOAVIDA, António José (1880) - *Memória acerca do bispado de Beja,* Lisboa, Imprensa Nacional, VIII - 78 p.

BONNAMOUR, Louis (1981) - *La Saône, une rivière, des hommes,* Le Puy, Christine Bonneton, 125 p.

BONNET, Charles (1850) - *Algarve. Description Géographique et Géologique de cette province,* Lisbonne, Académie Royale des Sciences de Lisbonne, 186 p.

BOSQUE MAUREL, J. (1983) - "Geografia, Historia y Geografia Historica", *Estudios Geográficos,* Madrid, XLIV, 172-173, p. 317 - 338.

BOUGOUÏN, Étienne (1935) - "Navigation commerciale sur la Basse Loire au milieu du XIV^e siècle d'après un compte de péage inédit", *Revue Historique,* Paris, 175, p. 482-496.

BOURDON, Albert-Alain (1967) - *Bibliographie de l'Histoire de la Société Portugaise au XIX^e siècle,* Toulouse, Université de Toulouse, 553 p.

BOURDON, Albert-Alain (1985) - "L'Alentejo, espace mythique ou nouvelle frontière?" in *Les campagnes portugaises de 1870 a 1930: image et réalité - Actes du Colloque, Aix-en-Provence, 1982,* Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, p. 365-378.

BOWDEN, Witt (1967) - *The industrial history of the United States,* Nova Iorque, Augustus M. Kelley, 511 p. (1.ª ed., 1930).

BRAGA, João Ferreira (1861) - "Relatorio ácerca da mina de cobre, sita na Serra de S. Domingos, freguezia de Sant'Anna de Cambas, concelho de Mertola, districto administrativo de Beja", *Boletim do Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria,* Lisboa, 11, p. 398-402.

BRAGA, João Ferreira (1967) - "Relatório sobre a mina de cobre em Aljustrel [1854], distrito de Beja" in *Documentos inéditos para a História das Minas de Aljustrel no século XIX* de Ruy Freire d'Andrade, s.l., s.ed., p. 8-13.

BRANCO, José Vieira (1938) - *Subsídios para a História da imprensa Algarvia de 1833 aos nossos dias,* Faro, Tip. Caetano, 122 p.

BRANDÃO, Fernando de Castro (1989) - *Para uma Bibliografia da História Diplomática Portuguesa,* Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 144 p.

BRANDÃO, Raul (s.d.) - *Memórias,* 3 vol., Lisboa, Perspectivas e Realidades (1.ª ed. 1919-1933).

BRAOJOS-GARRIDO, A. (1985-a) - "La prensa andaluza en la hemeroteca municipal de Madrid" *in Actas. III Coloquio de Historia de Andalucía, Córdoba, 1983. Historia Contemporánea,* III, Córdoba, Publ. Monte de Piedad, p. 233-236.

BRAOJOS-GARRIDO, A. (1985-b) - "La prensa de Andalucía occidental en la hemeroteca municipal de Madrid" *in Actas. III Coloquio de Historia de Andalucía, Córdoba, 1983. Historia Contemporánea,* III, Córdoba, Publ. Monte de Piedad, p. 245-254.

BRAVARD, Jean-Paul (1987) - *Le Rhône, du Léman à Lyon,* Lyon, La Manufacture, 451 p.

BREITTMAYER, Albert (1883) - *Archives de la navigation a vapeur du Rhône et de ses affluents,* Paris, Guillaumin et Cie, 474 p. (1.ª ed., 1880).

BRITO, Fr. Bernardo de (1597) - *Geografia Antiga de Lusytania,* Alcobaça, António Alvares, 8 fl.

BRITO, Fr. Bernardo de (1973) - *Monarquia Lusitana* (A. da Silva Rego), Parte I, Lisboa, Imprensa Nacional.

BRITO, Joaquim Pais de (1988) - "Frontière et village. Note sur l'assise locale d'une frontière politique", *Annales de Géographie,* Paris, 541, p. 330-343.

BRITO, Soeiro de (1887-1889) - "Os carvoeiros da Estremadura e Alentejo", *Revista Lusitana,* Lisboa, I, 4, p. 382-385.

BROADBRIDGE, S.R. (1970) - "Living conditions on Midland canal boats", *Transport History,* Tavistock, Devon, III, p. 36-51.

BROADBRIDGE, S.R. (1974) - "Living conditions on Midland canal boats - a rejoinder", *Transport History,* Tavistock, Devon, 7, 2, p. 141-143.

BROOKES, Ivan S. (1974) - *The Lower St Lawrence - a pictural history of shipping and industrial development,* Cleveland, Ohio, Freshwater Press, 361 p.

BROUSSE, Pierre (1945) - *La voie navigable prolongement du port maritime,* Paris, s.ed., 7 p. (Sep. de *La Revue Nautique, Navigation Maritime et Fluviale, Métropolitaine et Coloniale*).

BROWN, Nicol; TURNBULL, Charles Corbett (1906) - *A century of copper - statistical review of the nineteenth century and the first five years of the twentieth century,* 2.ª ed., London, Effingham Wilson, 33 p.

BULHÕES, Miguel de (1884) - *A fazenda pública de Portugal - práticas vigentes e várias utopias do auctor,* Lisboa, Imprensa Nacional, 167 p.

CABALLERO Y MORGAEZ, Fermin (1868) - *Reseña Geográfico - Estadística de España,* 2ª ed., Madrid, Imp. M. Rivadeneyra, 126 p.

CABANES, Francisco Xavier de (1829) - *Memoria que tiene por objeto manifestar la posibilidad y facilidad de hacer navegable el rio Tajo desde Aranjuez hasta el Atlantico...,* Madrid, Imp. de D. Miguel de Burgos, XII - 63 - IX - 210 p.

CABEÇADAS, H.; SOARES, J.; GUERRA, A. J. (1986) - *Embarcações tradicionais do Sado,* Setúbal, Museu de Arqueologia, 69 p.

CABO ALONSO, Angel (1974) - "Transformaciones fisicas y nuevos estudios en la cuenca del Guadiana", *Estudios Geográficos,* Madrid, XXXV, 134, p. 117-126.

CABO ALONSO, Angel (1985) - "Condicionamientos geográficos" in *Historia de España Alfaguara* (M. Artola dir.), I, Madrid, Alianza, p. 1-183.

CABO ALONSO, Angel (1991) - "Las relaciones interterritoriales: los flujos socioeconomicos y sus repercusiones espaciales" in *V Coloquio Ibérico de Geografia, León 1989,* León, Universidad de León, p. 321-331.

CABRAL, J[oão] A[ntónio] C[esar] das Neves (1864) - *Relatório sobre a Exposição Universal de Londres de 1862. Estudos Geológicos. Mineraes uteis e suas applicações. Metallurgia e lavra de minas,* Lisboa, Imprensa Nacional, 304 p.

CABRAL, João (1968) - *Serpa do passado - escorço mono-biográfico,* Braga, Tip. Ed. Franciscana, 229 p.

CABRAL, José Augusto das Neves; MONTEIRO, Severiano; BARATA, J. A. (1889) - *Exposição Nacional das Indústrias Fabris. Catálogo Descriptivo da Secção de Minas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 500 p.

CABRAL, M. Villaverde (1979) - *Portugal na alvorada do século XX. Forças sociais, poder político e crescimento económico de 1890 a 1914,* Lisboa, A Regra do Jogo, 473 p.

CABRAL, M. Villaverde (1981) - *O Desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no século XIX,* 3ª ed., Lisboa, A Regra do Jogo, 364 p. (1ª ed., 1976).

CABREIRA, Thomaz (1918) - *O Algarve Económico,* Lisboa, Imp. Libanio da Silva, 290 p.

CABRITA, Amália (1992) - "Minas e Sandwiches", *Diário do Alentejo,* Beja, LX, 543, 17 a 25 de Setembro de 1992, p. 2.

CALDEIRA, Romano (1981) - *Correio marítimo português,* Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 30 p.

CALDERÓN, M. T. de (1850) - "Memoria sobre el estado de la industria minera en Portugal", *Revista Minera,* Madrid, I, p. 245-250 (trad. *Bull. Société Géologique de France,* Paris, 2ème sér., VII, p. 239).

CALERO, António (1979) - *Movimientos sociales en Andalucía (1820-1936),* 3.ª ed., Madrid, Siglo XXI, 178 p.

CALVERT, Roger (1975) - *Inland waterways of Europe,* 2.ª ed., Trowbridge, Wittshire, 259 p. (1.ª ed. 1963).

CAMACHO, Brito (s.d.) - *Por cerros e vales,* Lisboa, Ed. Guimarães, 239 p.

CAMACHO, Brito (1927) - *Jornadas,* Lisboa, Ed. Guimarães, 254 p.

CAMPESINO FERNÁNDEZ, Antonio (1986) - "Las comarcas fronterizas extremeñas: la otra cara simétrica de la miseria" in *Estudos em Homenagem a Mariano Feio* (Raquel Soeiro de Brito coord.), Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, p. 109-123.

CAMPESINO FERNÁNDEZ, Antonio (1987) - "La frontera como factor geográfico. Situación actual de la investigación peninsular" in *Actas, Ponencias y Comunicaciones. Encuentros/Encontros de Ajuda, Olivenza, 1985,* Badajoz, Diputación Provincial de Badajoz, p. 207-224.

CAMPOS, Ezequiel de (1913) - *A conservação da riqueza nacional,* Porto, s.ed., 748 p.

CAMPOS, Ezequiel de (1943) - *O enquadramento geo-económico da população portuguesa através dos séculos,* Lisboa, Ed. Ocidente, 270 p.

"Canalización del Manzanares, Jarama y Tajo, para la navegación entre Madrid y Lisboa" (1909), *Revista Minera,* Madrid, LX, 2210, p. 286.

CANO GARCÍA, Gabriel (1992) - "La provincia de Huelva. Un proceso de territorialización", *Huelva en su Historia,* Huelva, 4, p. 17-34.

CAPEL MOLINA, José Jaime (1975) - "Tipos de tiempo de invierno en Andalucía atlantica", *Boletín de la Real Sociedad Geográfica,* Madrid, CXI, 1-12, p. 7-63.

"Caracteres particulares de los vapores que se desprenden en la calcinación de las piritas cobrizas de Rio-Tinto, sus perniciosos efectos en la vegetación y en la salud pública", (1852), *Revista Minera,* Madrid, III, p. 111-115.

CARATHÉODORY, Étienne (1861) - *Du droit international concernant les grands cours d'eau. Étude théorique et pratique sur la liberté de la navigation fluviale,* Leipzig, Brockhaus, IX-198 p.

CARBONELL, A.; JUBES, E. (1919) - "Estudio sobre los yacimientos de pirite ferro-cobriza de la zona de la mina 'La Rica', sitos en los términos municipales de Cabezas-Rubias y El Cerro", *Boletín Oficial de Minas y Metalurgía,* Madrid, III, 20, p. 15-59 e 21, p. 1-47.

CARDOSO, José Luís (1989) - *O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIII (1780-1808),* Lisboa, Estampa, 347 p.

CARDOSO, Luiz (1747 e 1751) - *Diccionario Geográfico, ou Noticia Histórica de todas as Cidades, Villas, Lugares, e Aldeas, Rios, Ribeiras, e Serras dos Reynos de Portugal, e Algarve...,* 2 tomos, Lisboa, Régia Officina Sylviana.

CARLOS, Armando da Palma (1990) - "125 anos de aplicação do Artigo 26° do Tratado de Limites entre Portugal e Espanha celebrado em 29 de Setembro de 1864", *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, 108ª sér., 1-6, p. 73-82.

CARLSTEIN, Tommy (1978) - "Innovation, time allocation and time space packing" in *Timing Space and Spacing Time. II - Human Activity and Time Geography* (T. Carlstein *et al* ed.), Londres, Edward Arhold, p. 146-161.

CARQUEJA, Bento [1900]: *O futuro de Portugal - questões económico-sociais*, Lisboa, Antiga Casa Bertrand, 353 p.

CARR, Raymond (1966) - *Spain 1808-1939*, Oxford, at the Clarendon Press, XXIX - 766 p.

CARR, Raymond (1983) - *España: de la Restauración a la democracia (1875-1980)*, Barcelona, Ariel, 267 p.

CARREIRA, Rui Alcântara (1992) - "Um espaço de conflito: a fronteira da Beira (1663-1667)" in *Actas do VI Colóquio Ibérico de Geografia, Porto, 1992* (no prelo)

CARRERA PUJAL, Jaime (1961) - *La economia en Cataluña en el siglo XIX*, 4 vol., Barcelona, Bosch.

CARRERAS Y CANDI, Francisco (1940) - *La navegación en el rio Ebro - notas históricas*, Barcelona, Imp. La Hormiga de Oro, 349 p.

CARVALHO, Amadeu Ferreira de Almeida (1956) - *Recordando... Memórias e impressões*, Faro, Correio do Sul, 196 p.

CARVALHO, Sousa (1914) - "Carta do Guadiana", *O Povo do Algarve*, Tavira, I, 5, p. 2.

CASTEJON MONTIJANO, R. (1977) - "Aspectos históricos sobre algunas exploraciones mineras andaluzas (1897-1919): una ejemplification de la teoria de la dependencia económica", *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, Malaga, 1, p. 105-128.

CASTELO-BRANCO, Fernando (1958) - "Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa", *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, 76.ª sér., 1-3, p. 39-66.

CASTELO-BRANCO, Fernando (1965) - "Navegação fluvial" in *Dicionário de História de Portugal* (Joel Serrão dir.), II, Lisboa, Iniciativas Editoriais, p. 270-272.

CASTELO-BRANCO, Fernando (1975-a) - "Os portos da enseada de São Martinho e seu tráfego através dos tempos", *Anais da Academia Portuguesa da História,* Lisboa, II, 23, I, p. 259-282.

CASTELO-BRANCO, Fernando (1975-b) - "Tráfego portuário e História regional portuguesa" in *O papel das áreas regionais na formação histórica de Portugal,* Lisboa, Academia Portuguesa da História, p. 241-249.

CASTELO-BRANCO, Fernando (1979) - *A economia bracarense e o tráfego comercial do Cávado,* Braga, s. ed., 24 p. (Sep. *Bracara Augusta,* XXXIII, 75-76, 87-88).

CASTILLO, Rafael del (1889-1894) - *Gran Diccionario Geográfico, Estadístico y Histórico de España y sus provincias de Cuba, Puerto Rico, Filipinas y posesiones de Africa,* 4 vol., Barcelona, Imp. Henrich y Compañia.

CASTRO, Armando (1947) - *Introdução ao estudo da economia portuguesa (fins do séc. XVIII a princípios do séc. XX),* Lisboa, Cosmos, 269 p. (2.ª ed., *A Revolução Industrial em Portugal no século XIX,* Porto, 1971)

CASTRO, Armando (1965) - "Enxofre" *in Dicionário de História de Portugal* (Joel Serrão dir.), II, Lisboa, Iniciativas Editoriais, p. 61-62.

CASTRO, Armando (1980) - *Estudos de História Sócio-Económica de Portugal,* 2ª ed., Porto, Limiar, 269 p.

CASTRO, João Bautista de (1745) - *Mappa de Portugal,* I, Lisboa, Na Officina de Miguel Manescal da Costa.

CASTRO, João Bautista de (1762-1763) - *Mappa de Portugal antigo e moderno,* 2 vol., Lisboa, Off. Patriarcal de Francisco Luiz Ameno.

CASTRO, João Baptista de (1814) - *Roteiro terrestre de Portugal,* 5.ª ed., Lisboa, Off. de Joaquim Rodrigues d'Andrade, 190 p. (1.ª ed., 1748).

CASTRO, Manuel Bermudez de (1845) - *Documentos relativos á navegacão do rio Téjo e exame das diversas propostas apresentadas para este fim ao governo de Sua Magestade Fidelissima,* Lisboa, Imprensa Nacional, 131 p.

CASTRO y LOPEZ, José de (1873) - *La frontera hispano-portuguesa. Estudio descriptivo y militar,* Madrid, Imprenta y Litografia del Deposito de la Guerra, 155 p.

Catálogo das diversas obras que se encontram na Bibliotheca da Marinha, coordenado segúndo o titulo das obras (1886), Lisboa, Imprensa Nacional, 47 p.

CATARINO, Helena (1990) - "Vestígios muçulmanos no Nordeste algarvio e o Castelo Velho de Alcoutim" in *Actas VI Congresso do Algarve, Montechoro, 1990*, s.l. [Silves], Racal Clube, p. 25-31.

Catastro y Censo Minero de España. Memoria. Distrito Minero de Huelva (1962), Madrid, Ministerio da Industria, 35 p.

CAVACO, Carminda (1969) - "Geografia e Turismo no Algarve. Aspectos contemporâneos", *Finisterra*, Lisboa, IV, 8, p. 216-272.

CAVACO, Carminda (1971) - "Migrações internacionais de trabalhadores do sotavento do Algarve", *Finisterra*, Lisboa, VI, 11, p. 41-83.

CAVACO, Carminda (1973) - *A região de fronteira do rio Minho*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 329 p. pol.

CAVACO, Carminda (1974) - "Monte Gordo: aglomerado piscatório e de veraneio", *Finisterra*, Lisboa, IX, 17, p. 75-99 e IX, 18, p. 245-300.

CAVACO, Carminda (1975) - "Una industria italiana di conserve ittiche alla foce della Guadiana", *Bulletino della Società Geografica Italiana*, Roma, 7-12, p. 311-341.

CAVACO, Carminda (1976) - *O Algarve Oriental. As vilas, o campo e o mar*, 2 vol., Faro, Gabinete do Planeamento da Região do Algarve.

CENTNER, Charles William (1942) - "Great Britain and Chilean mining (1830-1914)", *The Economic History Review*, Londres, XII, 1-2, p. 76-82.

CERMAKIAN, Jean (1975) - *The Moselle: river and canal from the Roman empire to the european economic community*, Toronto, University Toronto Press, XIV - 162 p. (Diss. Dout. Berkeley, 1967).

CHAMBERS, R. W. (1982) - "Images, acts and consequences: a critical review of Historical Geosophy" in *Period and Place. Research Methods in Historical Geography* (A. Baker and M. Billinge ed.), Cambridge, Cambridge University Press, p. 197-204.

CHAO, Eduardo (1849) - *Cuadros de la Geografía Histórica de España desde los primeros tiempos históricos hasta el dia...*, Madrid, Imp. D. Tomás Fortanet, 406 p.

CHASTAGNARET, Gerard (1975) - "Un ejemplo de revista cientifica, la 'Revista Minera' desde 1850 a 1914" in *Prensa y Sociedad en España (1820-1936)* (M. Tuñon de Lara, A. Elorza, M. Perez Ledesma dir.), Madrid, Edicusa, p. 223-239.

CHAUSSARD, Paul (1970) - *Marine de Loire et mariniers digoinais*, Moulins, Ed. "Cahiers Bourbonnais", 202 p. (2.ª ed., *La marine de Loire*, Roanne, Horvath, 1980, 191 p.).

CHAVES, Castelo Branco (1977) - *Os livros de viagens em Portugal no século XVIII e a sua projecção europeia,* Lisboa, Instituto de Cultura Portuguesa, 96 p.

CHAVES, Luís (1944) - "Mértola cristã (Myrtilis)", *Arquivo de Beja*, Beja, I, 2, p. 97-104.

CHAVES, Luís (1958) - *Os transportes populares em Portugal. Carros e barcos (tipos e decorações),* Lisboa, FNAT, 57 p.

CHECKLAND, S. G. (1967) - *The Mines of Tharsis: roman, french and british enterprise in Spain,* Londres, George Allen & Unwin Ltd., 288 p.

CLARK, Andrew H. (1960) - "Geographical change: a theme for economic history", *The Journal of Economic History,* Nova Iorque, 20, 4, p. 607-613.

CLOUT, Hugh (1977) - "Industrial development in the eighteenth and nineteenth centuries" in *Themes in the Historical Geography of France* (H. Clout ed.), Londres, Academic Press, p. 447-482.

COCULA-VAILLIÈRES, Anne-Marie (1981) - *Un fleuve et des hommes: les gens de la Dordogne au XVIIIème siècle,* Paris, Tallandier, 523 p.

COELHO, A. Borges (1992) - "Sobre Mértola e o Guadiana", *Arqueologia Medieval,* Porto, 1, p. 203-207.

COELHO, António Matias (1991) - *Festas de Nossa Senhora da Boa Viagem em Constância. A benção dos barcos e o abraço dos homens,* Constância, Câmara Municipal de Constância, 48 p.

COELHO, F. J. Pinto (1878) - *Contemporaneos Illustres. D. Fernando II de Portugal,* Lisboa, Imprensa Nacional, 384 p.

COELHO, Francisco Ramos (1929) - "Portos marítimos e navegação exterior" in *Portugal. Exposição Portuguesa em Sevilha,* Lisboa, Imprensa Nacional, 49 p.

COELHO, Maria Teresa Pinto (1986) - *James Edward Alexander e o Portugal de 1843: a visão de um inglês,* Lisboa, ed. autor, 224 p. polic. (Tese de Mestrado inédita. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Universidade Nova de Lisboa).

COELLO, Francisco (1855) - *Proyecto de las lineas generales de navegación y de ferro-carriles en la Peninsula Española,* Madrid, Imp.Tomás Nuñes Amor, 476 p.

COLIN, Ambroise (1901) - *La navigation commerciale au XIX siècle,* Paris, Arthur Rousseau, 459 p.

COLL MARTIN, Sebastian (1977) - *El sector de la mineria del cobre en España (1850-1914)*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, 117 p. pol. (Memória de Licenciatura).

COLL MARTIN, Sebastian (1983) - "Las empresas mineras del sudoeste español, 1850-1914" in *Historia económica y pensamiento social. Estudios en homenaje a Diego Mateo del Peral* (G. Anes, L. A. Rojo e P. Tedde ed.), Madrid, Alianza-Banco de España, p. 399-429.

COLOMER, Mossèn (1969) - *Cartografia Peninsular (segles XI-XIX)*, Granollers, Ed. Montblanc, 264 p.

"Colónias portuguesas em países estrangeiros" (1912), *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, 30.ª sér., 3, p. 89-159 e 12, p. 581-585.

Colónias Portuguesas em Países Estrangeiros (1915), Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 307 p.

COMELLAS Y GARCÍA (1979) - "Andalucía Occidental en los informes de 1824" in *Actas I Congreso de Historia de Andalucia, I - Andalucia Contemporánea*, Córdoba, Publ. de Monte de Piedad, p. 39-48.

"Comercio de España con el puerto de Villa-Real de San Antonio" (1891), *Revista de Geografia Comercial*, Madrid, VI, 97, p. 179-180.

Commissão de socorros em favor das victimas das inundações em Portugal no Inverno de 1876-1877. Relatório e documentos (1880), Lisboa, Imprensa Nacional, 16 - XLIV - 517 p.

Compilação até 31 de Outubro de 1929 dos tratados e convenções comerciais em vigor entre Portugal e outros paises (1929), Lisboa, Imprensa Nacional, 122 p.

"Composición química de las aguas del río Guadiana en el intervalo de cuatro anos" (1970), *Documentos de Investigación Hidrológica*, Barcelona, 9, p. 7-48.

"Concelho de Mértola. Notas descritivas" (1931), in *Album Alentejano. I - Distrito de Beja* (Pedro Muralha dir.), Lisboa, Imp. Beleza, p. 153-154.

Convénio de Limites entre España y Portugal de 29 de Junio de 1926 (1928), Lisboa, Imprensa Nacional, 9 p.

COPPOCK, J. T. (1976) - "The changing face of England 1850 - *circa* 1900" in *A new Historical Geography of England after 1800* (H. Darby ed.), Cambridge, Cambridge University Press, p. 295-373.

CORDEIRO, J.Alcino (ed.) (1958) - *Pesca. Principais disposições legais, relativos [sic] á pesca nas águas interiores,* Régua, s. ed., 19 p.

CORDERO TORRES, José Maria (1960) - *Fronteras Hispanicas. Geografía e Historia. Diplomacia y Administración,* Madrid, Instituto de Estudios Politicos, 470 p.

CORRÊA, J. J. G. de Mattos (1842) - *Descripção das máquinas a vapor e sua applicação à navegação para uso dos alumnos da marinha,* Lisboa, Imprensa Nacional, 164 p.

CORREIA, José Eduardo Capa Horta (1984) - *Vila Real de Santo António: urbanismo e poder na política pombalina,* 3 vol., Lisboa, ed. autor (Dissertação de Doutoramento. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa).

CORTÉS ALONSO, Vicenta (1975) - *Fuentes documentales para la historia de Huelva,* Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 103 p.

CORTÉS ALONSO, Vicenta (1978) - "Panorama de las fuentes documentales de Andalucía" in *Actas I Congreso de Historia de Andalucia. I - Fuentes y Metodologia. Andalucia en la Antiguidad, Córdoba, 1976,* Córdoba, Publ. Monte de Piedad, p. 3-34.

CORTÉS CORTÉS, Fernando (1989) - *Espionagem e contra espionagem numa guerra peninsular 1640-1668,* Lisboa, Livros Horizonte, 93 p.

CORTÉS CORTÉS, Fernando (1990) - *Guerra e pressão militar nas terras de fronteira (1640-1668),* Lisboa, Livros Horizonte, 101 p.

CORTESÃO, Jaime [1958] - *Os Descobrimentos Portugueses,* I, Lisboa, Arcádia, 556 p.

COSTA, A. B. Rodrigues (1980) - "A navegabilidade do rio Guadiana", *Anais do Clube Militar Naval,* Lisboa, CX, p. 661-682.

COSTA, Abel Fontoura da (1931) - "A evolução da pilotagem em Portugal", *Anais do Club Militar Naval,* Lisboa, LXI, 1-2, p. 93-105.

COSTA, Alfredo A. d'Oliveira Machado e (1944) - *As perturbações do relêvo hidrográfico dos rios portugueses,* Lisboa, Associação Portuguesa para o Progresso das Ciencias, 27 p.

COSTA, António Carvalho da (1706-1712) - *Corografia Portugueza,* 3 vol., Lisboa, Off. Valentim da Costa Deslandes.

COSTA, Claudio Adriano da (1855) - *Do contrabando dos cereaes em Portugal (Septembro) 1854,* Lisboa, Typ. José Baptista Morando, 63 p.

COSTA, Constancio Roque da (1909) - *Problemas da Economia Nacional. Agricultura, comercio e navegação nas suas relações com o mercado nacional,* Lisboa, Parceria António Maria Pereira, 398 p.

COSTA, Emílio (1992) - "A Tipografia Socorro e o jornal *Os Novos*", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 30 de Julho de 1992, p. 4.

COSTA, Fernando Correia da; FRANCA, Maria de Lourdes Paes da (1982) - *Pesca artesanal na costa algarvia: subsídio para o conhecimento do seu estado actual,* Lisboa, Instituto Nacional de Investigação das Pescas, 77 p.

COSTA, Fernando Correia da; FRANCA, Maria de Lourdes Paes da; LOPES, Maria de Fátima Rosa (1987) - *Contribuição para o conhecimento da pesca no rio Guadiana, em particular no baixo Guadiana,* Lisboa, Instituto Nacional de Investigação das Pescas, 47 p.

COSTA, Henrique de Carvalho; VIANA, Abel (1949) - "Colmeias de Serpa, no século XV. A *aranzel das malhadas*", *Arquivo de Beja,* Beja, VI, 3-4, p. 349-361.

COSTA, L. Chaves; LOUREIRO, J. Mimoso (1976) - *Formula simplificada para a avaliação do caudal máximo de cheia em regiões situadas a sul da bacia do Tejo,* Lisboa, Direcção Geral dos Recursos e Aproveitamentos Hidráulicos, 83p.

COSTIGAN, Arthur William (1989) - *Cartas sobre a sociedade e os costumes de Portugal, 1778-1779,* 2 vol., Lisboa, Lisóptima.

COTTON, C.A. (1951) - "Atlantic gulfs, estuaries, and cliffs", *Geological Magazine,* Londres, LXXXVIII, p. 113-128.

COTTRELL, P.L. (1981) - "The steamship on the Mersey, 1815-1880: investment and ownership" in *Shipping, trade and commerce: essays in memory of Ralph Davis* (P. L. Cottrell and D. H. Aldcroft ed.), Leicester, Leicester University Press, p. 137-163.

COURLET, Claude (1988) - "La frontière: couture ou coupure? Approches de thèorie économique", *Économie et Humanisme,* Lyon, 301, p. 5-12.

COURTOT-GUICHARD, Jeanne (1981) - *La navigation sur la Saône dans le passé. Grandeurs et servitudes des mariniers,* Dijon, L'Arche d'Or, 38 p.

CRUZ, Maria Alfreda (1973) - *A margem sul do estuário do Tejo. Factores e formas de organização do espaço,* Lisboa, s.ed, 415 p.

CRUZ, Maria Augusta Lima (1983) - "O trigo açoriano em Marrocos (séc. XVI)", *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira,* Angra do Heroísmo, XLI, p. 625-650.

CRUZ, Maria Luisa Segura da (1969) - *O falar de Odeleite,* Lisboa, ed. autor, 370 p. pol. (Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1991, 398 p.)

CUENCA TURIBIO, José Manuel [1976] - *El colonialismo de la economia andaluza contemporánea - una versión heterodoxa,* Córdoba, Escudero, 25 p.

CUENCA TURIBIO, José Manuel (1986) - *Historia de Sevilla. Del Antiguo al Nuevo Régimen,* 3ª ed., Sevilha, Universidad de Sevilha, 334 p.

DANTAS, Luís Manuel (1992) - "A Gazeta de Portalegre: reconstitutição de espaços num periódico oitocentista" in *Actas do VI Colóquio Ibérico de Geografia, Porto, 1992* (no prelo)

DARBY, H. C. (1962) - "Historical Geography" in *Approaches to History* (H. P. R. Finberg ed.), Toronto, University of Toronto Press, p. 127-156.

DARBY, H. C. (1979) - "Some reflections on historical geography", *Historical Geography,* Londres, 9, 1-2, p. 9-14.

DARMAS, Duarte (1943) - *Reprodução anotada do "Livro das Fortalezas"* (cord. João de Almeida), Lisboa, Império, 470 p. (Lisboa, INAPA, 1990, 284 p.)

DAUPHIN, Jean-Luc (1986) - "Le naufrage de la Compagnie Fouet-Chaudot", *Études Villeneuviennes,* Villeneuve-sur-Yonne, 9, p. 57-64.

DAVEAU, Jules (1882) - "Notes phytostatiques. Aperçu sur la végétation de l'Alentejo et de l'Algarve", Sep. *Jornal de Sciencias Mattematicas, Physicas e Naturaes,* Lisboa, XXXII, 48 p.

DAVEAU, Suzanne (1959) - *Les régions frontalières de la montagne jurassienne. Étude de Géographie humaine,* Trévoux, Institut des Études Rhodaniennes de l'Université de Lyon, 572 p.

DAVEAU, Suzanne (1976) - "Caractères géographiques comparés des frontières franco-suisse et luso-espagnole", in *Actes du 99e Congrès National des Sociétés Savantes - 1974,* Paris, CNRS, p. 161-168.

DAVEAU, Suzanne (1977-a) - "Bases geográficas do problema da barragem de Alqueva", *Finisterra,* Lisboa, XII, 24, p. 342-350.

DAVEAU, Suzanne (1977-b) - "Étude sur le climat et les rivières du Portugal", *Finisterra,* Lisboa, XII, 24, p. 280-288.

DAVEAU, Suzanne (1983) - "Jules Daveau. Sa vie et son oeuvre géobotanique", *Revista de Biologia,* Lisboa, 12, p. 367-384.

DAVEAU, Suzanne (1984) - "Géographie historique du site de Coruche, étape sur les itinéraires entre Évora et le Ribatejo", *Revista da Faculdade de Letras*, Lisboa, 5.ª sér., 2, p. 115-135.

DAVEAU, Suzanne (1986) - "La barque de passage et les ponts de Coruche du XIVème au XVIème siècle" *in Estudos de Homenagem a Mariano Feio* (Raquel Soeiro Brito coord.), Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, p. 177-188.

DAVEAU, Suzanne (1991) - "História e Geografia", *Ler História*, Lisboa, 21, p. 162-169.

DAVEAU, Suzanne; COELHO, Conceição; COSTA, Vanda Gama e; CARVALHO, Leonor (1977) - *Répartition et rythme des précipitations au Portugal*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 192 p.

DELGADO CABEZA, Manuel (1981) - *Dependencia y marginación de la economía andaluza*, Córdoba, Publ. del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 259 p.

DELIGNY, Ernesto (1863) - "Apuntes historicos sobre las minas cobrizas de la Sierra de Tharsis (*Thartesis Baetica*)", *Revista Minera*, Madrid, XIV, p. 111-121, 158-163, 182-189, 208-220.

DEMANGEON, Albert (1912) - "La navigation intèrieure en Grande Bretagne", *Annales de Géographie*, Paris, XXI, 115, p. 40-48.

DEMANGEON, Albert; FEBVRE, Lucien (1935) - *Le Rhin - problèmes d'histoire et d'économie*, Paris, Armand Colin, 300 p.

Derrotero de las costas de España y de Portugal desde el Cabo Trafalgar hasta el puerto de La Coruña (1908), Madrid, Imp. del Depósito Hidrografico, 696 p.

DIAZ-AMBRONA MORENO, Domingo (dir.) (1968) - *Toponimos hidrograficos de la cuenca del Guadiana*, Madrid, Confederación Hidrografica del Guadiana, 114 p.

DIAZ SANTOS, Maria Luisa (1978) - *Ayamonte. Geografía e Historia*, Ayamonte, s. ed., 149 p. (2.ª ed., 1990).

Diccionario de la Lengua Española (1992), 21ª ed., Madrid, Real Academia Española, 1515 p.

DIDIER, Michel (s.d.) - *Synthèse des données physiques mesurées dans le rio Guadiana par le Laboratoire d'Océanographie de l'Université de Bruxelles. Évaluation de l'intrusion saline dans l'estuaire*, s.l., Serviço de Estudos do Ambiente, 14 p.

DION, Roger (1938) - "Orléans et l'ancienne navigation de la Loire", *Annales de Géographie*, Paris, 47, 266, p. 128-154.

DION, Roger (1947) - *Les frontières de la France*, Paris, Hachette, 112 p.

DION, Roger (1978) - *Le Val de Loire. Étude de Géographie régionale*, Marselha, Laffite, 752 p. (1.ª ed., 1934).

DOETSCH, Jorge (1932) - "Génesis de los criaderos de piritas ferrocobrizas sudibéricos", *Investigación y Progreso*, Madrid, VI, 4, p. 67.

DOETSCH, Jorge (1953) - "Introducción a un estudio del término municipal de Puebla de Guzmán en la provincia de Huelva", *Boletín del Instituto Geológico y Minero de España*, Madrid, 65, p. 35-218.

DOETSCH, Jorge (1957) - "Esbozo geoquímico y mineralogético del criadero de pirita *Las Herrerias*, Puebla de Guzmán (Huelva)", *Boletín del Instituto Geológico y Minero de España*, Madrid, LXVIII, p. 225-306.

DOLLFUS, Jean (1960) - *L'homme et le Rhin*, Paris, Gallimard, 398 p.

DOMINGUES, Álvaro António G. (1986) - "Estrutura sócio-económica e mobilidade geográfica: Melgaço na segunda metade do século XIX", *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, Porto, I, II, p. 113-178.

DOMíNGUEZ ORTIZ, Antonio (1981) - *Orto y ocaso de Sevilla*, 3ª ed., Sevilha, Universidad de Sevilha, 184 p.

DOMíNGUEZ MORENO, Ricardo (1904) - "La industria minera en la Provincia de Huelva", *Revista Minera*, Madrid, 1986, LV, p. 498.

DONEZAR DIEZ DE ULZURRUN, Javier M. (1975) - "La mineria española en el periodo 1868-1875", *Hispania - Revista Española de História*, Madrid, 131, p. 585-660.

DONNET Y PAREJA, Baldomero (1910) - *Los puertos de España*, Madrid, Imp. Prudencio Perez de Velasco, 429 p.

DRAIN, M.; LHÉNAFF, R.; VANNEY, J.-R. (1971) - *Le Bas Guadalquivir. Introduction géographique: le milieu physique*, Paris, Ed. E. de Boccard, 82 p.

DRIESSEN, Henk (1983) - "The *noble bandit* and the bandits of the nobles: brigandage and local community in Andaluzia", *Archives Européènnes de Sociologie*, Paris, 24, 1, p. 96-114.

DUSSOURD, Henriette (1985) - *Les hommes de la Loire*, Paris, Berger-Levrault, 194 p.

EDWARDS, J.; HINDLE, B. (1991) - "The transportation system of medieval England and Wales", *Journal of Historical Geography*, Londres, 17, p. 123-134.

EDWARDS, J.; HINDLE, B. (1993) - "Comment: inland water transportation in medieval England", *Journal of Historical Geography*, Londres, 19, 1, p. 12-14.

EGEA BRUNO, Pedro (1983) - *La mineria cartagenera en torno a la primera guerra mundial (1909-1923)*, Murcia, Universidad de Murcia, 76 p. (Resumo de Dissertação de Doutoramento).

"Embarcações e pessoas empregadas na pesca marítima e fluvial em Portugal, no anno de 1853" (1854), *O Panorama - jornal litterario e instructivo*, Lisboa, XI, 3.º da 3.ª sér., p. 280.

ESPANCA, Joaquim José da Rocha (1984) - *Memórias de Vila Viçosa, vol.* XVIII a XXI, Vila Viçosa, Câmara Municipal de Vila Viçosa.

Estatutos da Sociedade Cooperativa Família Económica - Sociedade A. R. limitada da Mina de S. Domingos [1932], Beja, Minerva Comercial, 14 p.

ESTEVAN SENIS, Maria Teresa (1966)- "La mineria cartagenera, 1840-1919: aspectos Económicos y sociales", *Hispania*, Madrid, 101, p. 61-95.

ESTRABÃO (1878) - *Descripção da Peninsula Ibérica. Livro 3.º da Geographia de ... (1.ª parte)* (Gabriel Pereira ed.), Évora, s.ed., 34 p.

ESTRABÃO (1909) - *Géographie de...*, 2 vol., Paris, Hachette et C.e

EZQUERRA DEL BAYO, Joaquin (1845) - "Resumen estadístico razonado de la riqueza producida por la mineria de España durante el año de 1844", *Anales de Minas*, Madrid, III, p. 407-445.

EZQUERRA DEL BAYO, Joaquin (1850) - "Sobre los escoriales de fundiciones antiguas en España, y en particular de los de Rio-Tinto y del término de Cartagena", *Boletín Oficial del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas*, Madrid, III, 115, p. 489-511.

FARIA, J. M. *et al.* (1981) - *Estudo hidroclimatológico da região do Algarve*, Lisboa, Instituto Nacional de Meteorologia e Geofisica, 155 p. (*O Clima de Portugal*, fasc. XXVII).

FARIA, Manuel Severim de (1791) - *Noticias de Portugal*, 3ª ed, 2 vol., Lisboa, Of. de Antonio Gomes (1ª ed., 1655).

FARINA, F. (1950) - *Historia de la Navegación*, Madrid, Departamento Editorial del Comisariado Español Marítimo, 737 p.

FAUCHER, Daniel (1968) - *L'homme et le Rhône*, Paris, Gallimard, 402 p.

FEIO, Mariano (1947) - *Os terraços do Guadiana a jusante do Ardila*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 84 p.

FEIO, Mariano (1949) - *Le Bas Alentejo et l'Algarve*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 207 p.

FEIO, Mariano (1952) - *A evolução do relevo do Baixo Alentejo e Algarve. Estudo de Geomorfologia*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 186 p.

FEIO, Mariano (1970) - "A evolução da agricultura em Portugal nos últimos decénios" in *XXIX Congresso Luso-Espanhol. Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências*, III, Lisboa, Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, p. 71 - 82.

FEIO, Mariano (1985) - "Uma grande lavoura de Serpa, na segunda metade do século XIX. A cultura dos cereais e dos legumes", *Finisterra*, Lisboa, XX, 40, p. 207-256.

FEIO, Mariano (1988) - "Uma grande lavoura de Serpa, na segunda metade do século XIX. Os gados e a rendibilidade dos principais sectores da exploração", *Finisterra*, Lisboa, XXIII, 45, p. 55-100.

FEIO, Mariano; HENRIQUES, Virginia (1986) - *As secas de 1980-81 e de 1982-83 e as principais secas anteriores. Intensidade e distribuição regional*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 113 p.

FEIO, Mariano; PATRICIO, Amilcar (1945) - "Notícia acerca do Quaternário no vale do Guadiana", *Arquivo de Beja*, Beja, II, 1-2, p. 43-69. (Idem, (1946), *Publicação da Sociedade Geológica de Portugal*, Lisboa, 3, 22 p.)

FEIO, Mariano; RAPOSO, M. Martins (1950) - "Contribution à la connaissance du régime des fleuves portugais et de leur action morphologique" in *C.R. Cong. Int. Géographie, Lisbonne 1949*, II, Lisboa, p. 334-357.

FEIO, Mariano; ROXO, Maria José (1991) - "As cartas agrícolas nos finais do século XIX", *Finisterra*, Lisboa, XXVI, 51, p. 211-214.

FERNANDES, Hermenegildo N.G. (1991) - *Organização do espaço e sistema social no Alentejo medievo. O caso de Beja*, Lisboa, ed. autor, 185 p.pol. (Dissertação de Mestrado em História Medieval. Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa).

FERNANDES, Mário Gonçalves (1993) - *Viana do Castelo - obras públicas e evolução do espaço urbano (1855-1926)*, Coimbra, ed. autor, 198 p. polic. (Dissertação de Mestrado em Geografia Humana).

FERNANDES, Mário Gonçalves (1994) - "A travessia do Lima em frente de Viana ou da Barca do Concelho à Ponte Gustave Eiffel", *Estudos Regionais*, Viana do Castelo, XIII-XIV, p. 171-181.

FERNANDES, Miguel E. O. (1897) - *Subsídio para o estudo da questão agrícola*, Beja, Typ. C. A. D. Marques, 51 p.

FERNANDES, Miguel E. O. (1899) - *A cultura do trigo pelos adubos quimicos no Baixo Alentejo*, Lisboa, Typ. Universal, 64 p.

FERNANDES, Raul Miguel Rosado (1986) - "Solho, Esturjão ou Asturião no Guadiana (reflexos de um problema ictiológico no humanismo quinhentista)" in *Estudos em Homenagem a Mariano Feio*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, p. 627-648.

FERNÁNDEZ MARCO, Juan Ignacio (1961) - *El Canal Imperial de Aragón: estudio geográfico*, Zaragoza, C.S.I.C., 180 p.

FERREIRA, David (1973 e 1981) - *História Política da Primeira República Portuguesa*, 2 vol., Lisboa, Livros Horizonte.

FERREIRA, Godofredo (1927) - *Bibliografia histórica dos correios. Ligeiros subsídios*, Lisboa, s.ed., 23 p.

FERREIRA, Godofredo (1958) - *A mala-posta em Portugal. Algumas achegas para a sua História*, 2.ª ed., Lisboa, s. ed., 222 p.

FERREIRA, H. Amorim (dir.) (1942) - *Valores médios dos elementos climáticos no período 1901-1930*, Lisboa, Observatório do Infante D. Luís, 18 p. + 19 mapas (*O Clima de Portugal*, fasc. I).

FERREIRA, H. Amorim (dir.) (1945) - *Valores mensais e anuais dos elementos climáticos no período 1901-1930*, Lisboa, Observatório do Infante D. Luís, 180 p. (*O Clima de Portugal*, fasc. IV).

FERRO, Gaetano (1954) - "Ricerche di geografia urbana nell'Algarve (Portogallo): Faro e Vila Real de Santo Antonio", *Annali di Ricerche e Studi di Geografia*, Genova, X, 2, p. 41-70.

FERRO, Gaetano (1956) - "L'Algarve. Monografia regionale", Sep. *Annali di Ricerche e Studi di Geografia*, Genova, XII, 1-3, 181 p.

FERRO, Gaetano (1964) - "Le frontiere del Portogallo e la sua suddivisione regionale", *Rivista Geografica Italiana*, Florença, LXXI, 2, p. 101-119.

FERRO, Gaetano (1974) - "Algarve, Ligúria e Sudoeste Siciliano - tentativa de comparação", *Finisterra*, Lisboa, IX, 17, p. 5-27.

FERRO, Gaetano (1986) - *Sociedade humana e ambiente, no tempo. Temas e problemas de Geografia histórica*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 334 p. (1.ª ed. italiana, 1974)

FERRO, Pedro (ed.) (1989) - *Exposição sobre a imprensa do distrito de Beja existente na Biblioteca Municipal (1860-1981)*, Beja, Associação de Municipios do Distrito de Beja, 103 p.

FICALHO, Conde de (1982) - *Uma eleição perdida*, Lisboa, Imprensa Nacional, 175 p. (1.ª ed, 1888).

FIGUEIREDO, A. Mesquita de (1898) - "Contribuição para a História da pesca em Portugal na época luso-romana", *O Arqueólogo Português*, Lisboa, IV, p. 53-58.

FIGUEIREDO, Alphonse de (1866) - *Le Portugal - considérations sur l'état de l'administration, des finances, de l'industrie et du commerce de ce royaume*, Lisboa, Imp. Franco-Portugaise, 268 p.

FIGUEIREDO, Fr. Manuel de (1788) - *Descripção de Portugal*, Lisboa, Na Off. Patr. de Francisco Luiz Ameno, 242 p.

FIGUEIREDO, Pedro Affonso de (Barão de Wildik) (1877) - *Collecção de legislação portugueza...*, Lisboa, Imprensa Nacional, 530 p.

FIGUEROA, Álvaro (1905) - "Proyecto de ley sobre pesca fluvial", *Revista Minera*, Madrid, LVI, 2039, p. 530-532.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa [1961-1963] - "Barcos" in *A Arte Popular em Portugal* (Fernando Pires de Lima dir.), III, Lisboa, Verbo, p. 339-403.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1970) - "No crepúsculo das embarcações regionais" in *XXIX Congresso Luso-Espanhol. Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências*, III, Lisboa, Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, p. 83-142.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1980) - "Barcos de pesca em Portugal", *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, XXVIII, p. 343-426.

FINOT, Jules (1878) - *Étude de Géographie historique sur la Saône, ses principaux affluents et le rôle qu'elle a joué comme frontière dans l'Antiquité et au Moyen Age*, Versoul, Lib. Louis Bon, 161 p.

FLORES CABALLERO, M. (1981) - *La venta de las minas de Rio Tinto, en 1873*, Huelva, Instituto de Estudios Onubenses, 115 p.

FLORES CABALLERO, M. (1983) - *Rio Tinto: la fiebre minera del XIX*, Huelva, Instituto de Estudios Onubenses, 218 p.

FLOREZ, Henrique (1876 e 1816) - *España Sagrada*, XIII, 2.ª ed. "repetida", Madrid, Oficina de D. José del Collado, 502 p. e XIV, 2.ª ed, Madrid, Oficina de Pedro Marin, 496 p.

FOL, Jean-Jacques (1978) - *Les Pays Nordiques aux XIXe et XXe siècles*, Paris, Presses Universitaires de France, 327 p.

FONSECA, F. Belard da (1952) - "Alfândegas e Guarda Fiscal - resenha histórica" in *Exposição histórica do Ministério das Finanças comemorativa do 150.º aniversário da fundação da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda*, Lisboa, s.ed., p. 145-204.

FONSECA, Helder Adegar (1988) - "Sociedade e elites alentejanas no século XIX", *Economia e Sociologia*, Évora, 45-46, p. 63-106.

FONSECA, Henrique Alexandre da (1990) - "A Marinha no Algarve no século passado", *Anais do Município de Faro*, Faro, XX, p. 163-185.

FONSECA JUNIOR, Joaquim de Sant'Anna (1894) - *Collecção de leis sobre a pesca desde Junho de 1860 a Dezembro de 1894*, Lisboa, Imprensa Nacional, 618 p.

FONTANA, J. (1980) - *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, 3.ª ed., Barcelona, Ariel, 213 p.

FORMOSINHO, José Ramos (1990) - "O Algarve (de Charles Bonnet à actualidade)", *Revista do Instituto Geográfico e Cadastral*, Lisboa, 10, p. 151-160.

FOUCHER, Michel (1988) - *Fronts et frontières*, Paris, Fayard, 527 p.

FOURNEAU, Francis (1974) - "Vie rurale et crise agraire dans la Sierra de Aracena (Andalousie Occidentale): structures agraires et dépeuplement (dans la Sierra de Aracena)", *Mélanges de la Casa de Velazquez*, Paris, 10, p. 459-489.

FOURNEAU, Francis (1979) - "La *Costa de la Luz* de Huelva" in *Tourisme et développement régional en Andalousie* (A. M. Bernal *et al.* dir.), Paris, Publ. Casa de Velazquez, p. 136-176.

FRANCA, Maria de Lourdes Paes da - Ver Fernando Correia da COSTA *et al.*

FRANCO, Mário Lyster (1929) - "O Algarve" in *Portugal. Exposição Portuguesa em Sevilha*, Lisboa, Imprensa Nacional, 64 p.

FRANCO, Mário Lyster (1982) - *Algaraviana. Subsídios para uma bibliografia do Algarve e dos autores algarvios*, I, Faro, Câmara Municipal de Faro, 391 p.

FRAYSSE, Jeanne; FRAYSSE, Camille (1967) - *Loire angevine et Maine. Mariniers et riverains d'autrefois*, s.l., s.ed., 168 p.

FRAYSSE, Jeanne; FRAYSSE, Camille [1971] - *Les mariniers de la Loire en Anjou*, Le Thoureil, Cholet, 172 p.

FRAYSSE, Jeanne; FRAYSSE, Camille (1978) - *Vie quotidienne au temps de la marine de Loire*, s.l., s.ed., 123 p.

FRAX ROSALES, Esperanza (1981) - *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*, Madrid, Banco de España, 138 p.

FRÉCON, Pierre (1907) - *La navigation du Rhône. Étude historique et économique*, Lyon, A.Rey, 286 p.

FREITAS JUNIOR., J. J. Rodrigues de (1867) - *Notice sur le Portugal*, Paris, Imp. Adm. Paul Dupont, 144 p.

Fundo de Defesa Nacional. Processo relativo ao projecto do estabelecimento das industrias do cobre e do ferro para aproveitamento e exploração indirecta dos jazigos de minérios existentes no país (1912), Lisboa, Imprensa Nacional, 101 p.

GALHANO, Fernando (1970) - "Os transportes tradicionais: sua evolução e decadência" in *XXIX Congresso Luso Espanhol. Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, Lisboa 1970*, III, Lisboa, Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, p. 55-70.

GALHANO, Fernando (1973) - *O carro de bois em Portugal*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 161 p.

GALICE, Gabriel; MEYNET, J.-L. (1988) - "Frontière et confrontations: le cas franco-genevois", *Économie et Humanisme*, Lyon, 301, p. 13-19.

GANDARA, Alfredo (1956) - *A imprensa regional ao serviço da Nação*, Lisboa, Tip. Silvas Lda., 16 p.

GARCIA, Francisco (coord.) [1946] - *Minas concedidas no continente desde Agosto de 1836 a Julho de 1946. Lista cronológica e índice alfabético*, Lisboa, Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos, 118 - XLIV p.

GARCIA, João Carlos (1982) - *Navegabilidade e navegação no baixo Guadiana*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 56 p.

GARCIA, João Carlos (1983) - "A Comarca da Sertã: análise geográfica de um periódico", *Finisterra*, Lisboa, XVIII, 35, p. 139-145.

GARCIA, João Carlos (1984) - "O baixo Guadiana, formação de uma fronteira" in *Acta, ponencia y comunicaciones. III Colóquio Ibérico de Geografia, Barcelona 1983*, Barcelona, Universidad de Barcelona, p. 611-620.

GARCIA, João Carlos (1985) - "La navegación en el bajo Guadiana y su influencia socio-economica durante el ciclo del mineral - 1850-1965"in *Actas III Colóquio de Historia de Andalucia, Córdoba 1983. Historia Contemporánea*, III, Córdoba, Publ. Monte de Piedad, p. 95-106.

GARCIA, João Carlos (1986-a) - *O espaço medieval da Reconquista no sudoeste da Península Ibérica*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 130 p. (Chorographia, série histórica, 2).

GARCIA, João Carlos (1986-b) - "A imprensa de Mértola (1907-1960). Notas bibliográficas", *Jornal do Algarve*, Vila Real de Santo António, 29, 1504, p. 6.

GARCIA, João Carlos (1986-c) - "A imprensa periódica no litoral onubense. Notas bibliográficas", *Jornal do Algarve*, Vila Real de Santo António, 29, 1506, p. 4.

GARCIA, João Carlos (1986-d) - "A percepção do espaço numa corografia seiscentista do reino do Algarve", *Revista da Faculdade de Letras*, Lisboa, 5.ª sér., 6, p. 99-117.

GARCIA, João Carlos (1988) - "Cartas de Bernardino de Barros Gomes a Jaime Batalha Reis: nota para a História da Geografia em Portugal", *Finisterra*, Lisboa, XXIII, 45, p. 116-126.

GARCIA, João Carlos (1989-a) - "Alfajar de Pena: Reconquista e repovoamento no Andevalo do século XIII" in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, III, Porto, Centro de História da Universidade do Porto, p. 907-925.

GARCIA, João Carlos (1989-b) - "Portuguese copper and the sea trade in the Western Mediterranean (1895-1909)" in *Iberia and the Mediterranean* (B. Taggie; R. Clement ed.), Warrensburg, Central Missouri State Univiversity, p. 121-130.

GARCIA, João Carlos (1989-c) - "Os portugueses de Ayamonte em 1882: criadas, jornaleiros e pastores", *Finisterra*, Lisboa, XXIV, 47, 141-150.

GARCIA, João Carlos (1989-d) - "O Rio Guadiana para uso das escholas (1850-1900): nota histórica sobre o ensino da Geografia", *Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto - Geografia*, Porto, I , V, p. 273-282.

GARCIA, João Carlos; TELES, Pedro Cabral (1986) - *Os estudos geográficos na Geografia Histórica de Portugal (1918-1985). Notas Bibliográficas,* Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 123 p. pol.

GARCÍA FERNÁNDEZ, Jesus (1985) - *Castilla (entre la percepción del espacio y la tradición erudita),* Madrid, Espasa-Calpe, 312 p.

GARCÍA IGLESIAS, Luis (1972) - "El Guadiana y los límites comunes de Bética y Lusitania", *Hispania Antiqua - Revista de Historia Antigua,* Vitoria, II, p. 165-177.

GARMENDIA, Vicente (1976) - *La segúnda guerra carlista (1872-1876),* Madrid, Siglo XXI, 146 p.

GASPAR, Jorge (1970) - "Os portos fluviais do Tejo", *Finisterra,* Lisboa,V, 10, p. 153-204.

GASPAR, Jorge (1986) - *As feiras de gado da Beira Litoral,* 2ª ed., Lisboa, Livros Horizonte, 112 p.

GASPAR, Jorge (1987) - "A fronteira como factor geográfico" in *Actas, Ponencias y Comunicaciones. Encuentros/Encontros de Ajuda, Olivenza, 1985,* Badajoz, Diputación Provincial de Badajoz, p. 225-233.

As Gavetas da Torre do Tombo (1960-1977), 12 vol., Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos.

GAVIRA, J. (1951) - "Para la historia de la navegación del Tajo", *Estudios Geográficos,* Madrid, 43, p. 339-350.

GEORGE, Pierre (1935) - *La région du Bas-Rhône. Étude de Géographie régionale,* Paris, J. B. Baillière et Fils, 691 p.

GEORGE, Pierre (1983) - "Réflexions d'un géographe sur le vieillissement de l'espace", *Communications,* Paris, 37, p. 195-202.

GHIRA, Alfredo (1889) - *Relatório sobre a pesca marítima e fluvial e indústria da pesca no distrito marítimo de Villa Real de Santo António,* Lisboa, Imprensa Nacional, 35 p.

GIL VÁRON, L. (1984-a) - "Migración portuguesa a las Minas de Rio Tinto" in *Acta, Ponencias y Comunicaciones. III Coloquio Ibérico de Geografía, Barcelona, 1983,* Barcelona, Universitat de Barcelona, p. 332-329.

GIL VÁRON, L. (1984-b) - *Mineria y migraciones. Rio Tinto (1873-1973),* Córdoba, s. ed., 241 p.

GIRÃO, A. de Amorim (1915) - *Geografia Física de Portugal,* Coimbra, Livraria Neves, 126 p.

GIRÃO, A. de Amorim (1922) - *A bacia do Vouga. Estudo Geográfico*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 190 p.

GIRÃO, A. de Amorim (1953) - "As bacias fluviais como base de estudo regional (com especial referência à região do Dão)", *Boletim do Centro de Estudos Geográficos*, Coimbra, 6-7, p. 15-29.

GODINHO, Vitorino Magalhães (1980) - *Estrutura da antiga sociedade portuguesa*, 4.ª ed., Lisboa, Arcádia, 320 p.

GOMES, Carlos (1919) - *Portugal Commercial. 1.ª parte - antes da guerra*, Coimbra, Tip. França Amado, 176 p.

GOMES, Rita Costa (1991) - "A construção das fronteiras" in *A Memória da Nação* (F. Bethencourt e D. Ramada Curto coord.), Lisboa, Sá da Costa, p. 357-382.

GÓMEZ DE ARTECHE, José (1859) - *Geografía historico militar de España y Portugal*, 2 vol., Madrid, s. ed.

GÓMEZ MENDOZA, António (1982) - *Ferrocarriles y cambio economico en España (1855-1913)*, Madrid, Alianza, 278 p.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1985) - "Transportes y crecimiento económico (1830-1930)" in *La modernización económica de España (1830-1930)* (N. Sanchez Albornoz dir.), Madrid, Alianza, p. 102-120.

GONÇALVES, Luis da Cunha (1921) - "A vida rural do Alentejo", *Boletim da Classe de Letras. Academia das Sciencias de Lisboa*, Lisboa, XV, 1, p. 121-179.

GONÇALVES, Victor S. (1988) - *Megalitismo e metalurgia no Alto Algarve Oriental: uma aproximação integrada*, 3 vol., Lisboa, ed. autor (Dissertação de Doutoramento em Pré-História e Arqueologia. Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa).

GONINET, Annette (1982) - "Canaux - Chemins de fer - Industries en Allier dans le second tiers du XIX siècle (1833-1860)", *Revue d'Auvergne*, Clermont-Ferrand, 96, 4, p. 377-385.

GONZÁLEZ ESPÍN, Alfredo (1886) - "La industria minera en Portugal", *Revista Minera y Metalurgica*, Madrid, XXXVII, 1096, p. 76-77; 1103, p. 129-130; 1110, p. 200-202.

GONZÁLEZ NICOLÁS, António (1897) - "La industria del cobre y sus derivados en España", *Revista Minera*, Madrid, XLVIII, 1629, p. 113-114.

GONZÁLEZ PORTILLA, M. (1985) - *Estado, capitalismo y desiquilibrios regionales (1845-1900), Andalucia, Pais Vasco,* S. Sebastian, Haranburu, 348 p.

GONZÁLEZ-ROTHVOSS Y GIL, Mariano (1962) - "Las relaciones luso-españolas en el siglo XIX en materia de migraciones", *Revista Internacional de Sociología,* Madrid, XX, 80, p. 555-564.

GONZALO Y TARÍN, Joaquín (1886-1887) - *Descripción física, geológica y minera de la provincia de Huelva,* Madrid, 671 p.

GRANT-FANCIS, George (1881) - *The smelting of copper in the Swansea district of South Wales, from the time of Elizabeth to the present day,* 2.ª ed., Londres, Henry Sotheran & Co., 193 p. (1.ª ed. 1867).

GREGORY, Derek (1978) - "The process of industrial change, 1730-1900" in *An Historical Geography of England and Wales* (R. Dodgshon e R. Buttlin ed.), Londres, Academic Press, p. 291-311.

GUEDES, Lívio da Costa (1988) - *Aspectos do Reino do Algarve nos séculos XVI e XVII. A "Descripção" de Alexandre Massaii (1621),* Lisboa, Arquivo Histórico Militar, 269 p. (Sep. *Boletim do Arquivo Histórico Militar*).

GUEDES, Lívio da Costa (1992) - *A viagem de Christian, Principe de Waldeck, ao Alentejo e ao Algarve descrita pelo Barão von Wiederhold (1789),* Lisboa, ed. autor, 272 p. (Sep. *Boletim do Arquivo Histórico Militar,* vol. 60)

GUERREIRO, Álvaro Magno (1959) - "Um pouco de história das comunicações marítimas-fluviais entre Mértola e Lisboa e a insubordinação no vapor *Algarve,* o último a fazer a carreira", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, III, 133, 10 de Outubro de 1959, p. 1 e 8.

Guia de Portugal - Estremadura, Alentejo e Algarve (1927), II, Lisboa, Biblioteca Nacional, 700 p.

GUICHARD, François (1988) - "Les rapports ville-région au travers de la presse quotidienne: le cas de Porto" in *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro,* II, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, p. 347-254.

GUICHARD, François (1992) - *Porto, la ville dans sa région,* 2 vol., Paris, Fundação Calouste Gulbenkian.

GUIMARÃES, Paulo (1989) - *Industria, mineiros e sindicatos,* Lisboa, Instituto de Ciencias Sociais, 115 p.

GUIMARÃES, Paulo (1990) - "A industria mineira em Portugal na segunda metade do século XIX" in *Seminário "História Económica de Portugal (1800-1950)", Troia 1990*, Troia, Instituto Superior de Economia, 25 p. pol. (texto inédito).

GUIMARÃES, Paulo (1991) - "Duas aldeias mineiras do Baixo Alentejo na segunda metade do século XIX", *Vértice*, Lisboa, 26, p. 55-63.

GUIMARÃES, Paulo (1994) - *Industria e conflito no meio rural: os mineiros alentejanos dos finais da monarquia ao Estado Novo*, Lisboa, ed. autor, 417 p. pol. (Dissertação de Mestrado - História dos séculos XIX e XX, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa).

GYRÃO, António Lobo de Barbosa Ferreira Teixeira (1833) - *Memória sobre os pesos e medidas de Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 111 p.

HADFIELD, Charles (1968) - *The Canal Age*, Newton Abbot, David and Charles, 223 p.

HADFIELD, E.C.R. (1979) - *British Canals. An illustrated history*, 6.ª ed., Newton Abbot, David and Charles, 362 p. (1.ª ed., 1950).

HAGGETT, Peter (1992) - "Sauer's *Origins and Dispersals:* its implications for the geography of disease", *Transactions of the Institute of British Geographers*, Londres, 17, p. 387-398.

HAITES, Erik; MAK, James (1970-1971) - "Ohio and Mississippi river transportation (1810-1860)", *Explorations in Economic History*, Kent, Ohio, 8, p. 153-180.

HAITES, Erik; MAK, James; WALTON, Gary (1975) - *Western river transportation: the era of early internal development, 1810-1860*, Baltimore e Londres, The Johns Hopkins, 209 p.

HANHAM, H.J. (1976) - *Bibliography of British History (1851-1914)*, Oxford, Clarendon Press, 1606 p.

HANSON, Harry (1974) - "Living conditions on Midland canal boats: some qualifications" *Transport History*, Tavistock, Devon, 7, 1, p. 60-78.

HANSON, Harry (1975) - *The canal boatmen (1760-1914)*, Manchester, Manchester University Press, 244 p.

HARLEY, J.B. (1973) - "From manpower to steam: changes in the early industrial revolution" in *Man made the Land* (A. Baker and J. Harley ed.), Newton Abbot, David and Charles, p. 167-180.

HARLEY, J.B. (1982) - "Historical Geography and its evidence: reflections on modelling sources" in *Period and Place. Research methods in Historical Geography* (A. Baker and M. Billinge ed.), Cambridge, Cambridge University Press, p. 261-273.

HARLEY, J.B. (1989) - "Historical Geography and the cartographic illusion", *Journal of Historical Geography*, Londres, 15, 1, p. 80-91.

HARRIS, J. R. (1964) - *The copper king. A biography of Thomas Williams of Llanidan,* Liverpool, University of Toronto Press, 194 p.

HARTWELL, R. M. (1983) - "La revolución de los servicios: el crecimiento del sector servicios en la economía moderna" in *Historia Economica de Europa - La Revolución Industrial* (Carlo M. Cipolla, ed.), Barcelona, Ariel, p. 371-409.

HARVEY, Charles (1981) - *The Rio Tinto Company. An economic history of a leading international mining concern (1873-1954),* Penzance, Alison Hodge, 390 p.

HARVEY, Charles; TAYLOR, Peter (1987) - "Mineral wealth and economic development: foreign direct investment in Spain, 1851-1913", *Economic History Review,* Kendal (Cumbria), 2.ª sér., 40, 2, p. 185-207.

HASSAN, J. A. (1980) - "The coal industry and the transport revolution in the Lothians (1780-1880)", *Transport History,* Tavistock, Devon, 11, 3, p. 208-227.

HEATH, John E. (1974) - "Boats and boat-builders of the East Midlands in the nineteenth century", *Transport History,* Tavistock, Devon, 7, 2, p. 134-140.

HENDERSON, W. O. (1975) - *The rise of german industrial power (1834-1914),* Londres, Temple Smith, 264 p.

HENRIQUES, Francisco da Fonseca (1726) - *Aquilegio Medicinal, em que se dá noticia das agoas de Caldas, de Fontes, Rios, Poços...,* Lisboa Occidental, Officina da Musica, 288 p.

HERFINDAHL, Ornis C. (1959) - *Copper costs and prices: 1870-1957,* Baltimore, Johns Hopkins Press, XII - 260 p.

HERFINDAHL, Ornis C. (1974) - *Resource Economics. Selected works of...* (David B. Brooks ed.), Baltimore e Londres, Resources for the Future, Inc.

HERNÁNDEZ-PACHECO, Eduardo (1926) - *La Sierra Morena y la llanura Bética (síntesis geológica),* Madrid, Instituto Geológico de España, 150 p.

HERNÁNDEZ-PACHECO, Eduardo (1928-a) - *Los cinco principales ríos de España y sus terrazas,* Madrid, Publicaciones de la Real Sociedad Geográfica, 33p.

HERNÁNDEZ-PACHECO, Eduardo (1928-b) - "Fisiografia del Guadiana", *Revistado Centro de Estudios Extremeños*, Badajoz, II, 3, p. 511-521 (Id. (1929), Badajoz, *Centro de Estudios Extremeños*, 14 p).

HERNÁNDEZ-PACHECO, Eduardo (1934) - *Sintesis fisiografica y geologica de España*, Madrid, Junta para Ampliación de Estudios e Investigaciones Cientificas, 584 p.

HERNÁNDEZ-PACHECO, Eduardo (1957) - "Deduciones geológico-fisiográficas de la red fluvial hispana", Sep. *Publicações do XXIII Congresso Luso-Espanhol para o Progresso das Ciências, Coimbra 1956*, Coimbra, Associação Portuguesa para o Progresso das Ciencias, 14 p.

HERNÁNDEZ-PACHECO, Francisco (1958) - "Anormalidad del Guadiana", *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias - revista trimestral*, Madrid, XXIII, 1, p. 51-72.

HERNÁNDEZ-PACHECO, Francisco (1961) - "El Guadiana y los regadios de sus vegas altas y bajas", *Anales de la Real Academia de Farmacia*, Madrid, 27, 6, p. 385-395.

HILDEBRAND, Karl-Gustaf (1972) - "Les traits caractéristiques de l'industrialisation des pays scandinaves et de la Finland au XIX siècle" in *L'industrialisation en Europe au XIX siècle - Cartographie et Typologie. Lyon, Octobre 1970* (P. León, F. Crouzet et R. Gascon dir.), Paris, CNRS, p. 305-314.

HILTON, K. J. (ed.) (1967) - "An outline of the industrial history of the Lower Swansea Valley" in *The Lower Swansea Valley Project*, Londres, Longmans, p. 15-37.

HONÓRIO, Fernando; MOURA, Jorge; MOURA, Maria Auzenda; MAIA, Maria da Conceição (1982) - "A pesca na margem esquerda do Tejo, do Porto Alto à Chamusca", *Finisterra*, Lisboa, XVII, 34, p. 355-376.

HOYOS SAINZ, L.; HOYOS SANCHO, N. (1954) - "Las fronteras antropologicas y estatales de España y Portugal", *Boletin de la Sociedad de Geografia de Colombia*, Bogotá, XII, 3-4, p. 175 - 187.

HUNTER, Louis (1969) - *Steamboats on the western rivers. An economic and technological history*, Nova Iorque, Octagon Books, XII - 684 p. (1.ª ed., 1949).

IGLESIAS ALMEIDA, Ernesto (1988) - *Notas historicas del Bajo Miño. Puertos, barcas, pesqueras*, Tuy, Museo y Archivo Historico Diocesano, 113 p.

IMLAH, Albert H. (1958) - *Economic elements in the Pax Britanica. Studies in British Foreigh Trade in the nineteenth century*, Cambridge MA, Harvard University Press, XVI - 224 p.

INGLEZ, António Lobo d'Aboim (1928) - *As industrias extractivas em Portugal,* Lisboa, Associação Industrial Portuguesa, 28 p.

INGLEZ, António Lobo d'Aboim (1931) - "Minas do Distrito de Beja" in *Album Alentejano. I - Distrito de Beja* (Pedro Muralha dir.), Lisboa, Imp. Beleza, p. 30-37.

INGLEZ, António Lobo d'Aboim (1935-1936) - "A metalurgia em Portugal", *Técnica - revista de engenharia dos alunos do Instituto Superior Técnico,* Lisboa, 65, p. 69-71; 71, p. 263-265; 73, p. 344-347; 74, p. 384-389.

IRIA, Alberto (1948) - "Vila Real de Santo António reedificada pelo Marquês de Pombal", *Ethnos,* Lisboa, III, p. 5-76.

IRIA, Alberto (1956) - "O Algarve e os Descobrimentos" in *Descobrimentos Portugueses* (Silva Marques dir.), 2 vol. , Lisboa, Instituto de Alta Cultura.

IRIA, Alberto (1960) - *Itinerário do Infante D. Henrique no Algarve,* Faro, Delegação do Algarve para as Comemorações Henriquinas. V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 60 p.

IRIA, Alberto (1978) - *Cartas dos governadores do Algarve (1638-1663),* Lisboa, Academia Portuguesa da História, 546 p.

Itinerários del Rio Guadiana y de todos sus afluentes (1883), Madrid, Dirección General de Obras Públicas - División Hidrológica de Ciudad Real, 530 p.

J. M. L. (1850) - "Noticia sobre una formácion metalifera de la provincia de Huelva [1847]", *Revista Minera,* Madrid, I, p. 53-56.

JAKLE, John (1971) - "Time, space and the geographic past: a prospectus for Historical Geography", *The American Historical Review,* Washington, 76, 4, p. 1084 - 1103.

JEANS, D. N. (1978) - "Historical Geography in the future", *Australien Geographer,* Sydney, 14, p. 67-68.

JORGE, R.; SARMENTO, M. (1906) - *La malaria en Portugal - premiers résultats d'une enquête,* Lisboa, Inspecção Geral dos Serviços Sanitários, 23 p. (Sep. *Annaes de Saúde Pública do Reino,* secção de Hygiene, III).

JOVANIQUE, Marcel; MORICE, Lucien (1951) - *La navigation intérieure en France,* Paris, Presses Universitaires de France, 128 p.

JUÁREZ SÁNCHEZ-RUBIO, Cipriano (1979) - *Caracteres climaticos de la cuenca del Guadiana y sus repercusiones agrarias,* Salamanca, Universidade de Salamanca, 146 p.

JUILLARD, Étienne (1968) - *L'Europe Rhénane - Géographie d'un grand espace*, Paris, Armand Colin, 293 p.

JUSTINO, David (1981) - "Crises e *'decadência'* da economia cerealífera alentejana no século XVIII", *Revista de História Económica e Social*, Lisboa, 7, p. 29-80.

JUSTINO, David (1988-1989) - *A formação do espaço económico nacional. Portugal 1810-1913*, 2 vol., Lisboa, Vega.

JUSTINO, David; CUNHA, Mafalda Soares da (1983) - "As feiras de Estremoz: uma primeira contribuição para o estudo dos mercados regionais no Antigo Regime", *Revista de História Económica e Social*, Lisboa, 11, p. 103-123.

KIRBY, M. W. (1981) - *The decline of British economic power since 1870*, Londres, George Allen and Unwin, 205 p.

KNIGHT, Charles Louis (1935) - *Secular and cyclical movements in the production and price of copper*, Filadélfia, University of Pensylvania Press, XIV - 151 p.

LACERDA, Hugo de (1936) - "Portos de Portugal e de seus dominios ultramarinos", *Anais do Club Militar Naval*, Lisboa, 66, Abril-Junho, p. 265-281.

LACOMBA, Juan António (1968) - "España en 1917. Ensayo de morfología de una crisis histórica", *Saitabi. Revista da Faculdad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valencia*, Valencia, XVIII, p. 145-162.

LACOMBA, Juan António (1970) - *La crisis española de 1917*, Madrid, Ed. Ciencia Nueva, 571 p.

LACORDAIRE, Simon (1985) - *Les inconnus de la Seine. Paris et les métiers de l'eau du XIII^e au XIX^e e siècle*, Paris, Hachette, 306 p.

LAFFITE, Louis (1903) - *Les allèges de mer et la navigation fluvio-maritime*, Paris, Imp. E. Duruy, 7 p. (Sep. *Bulletin de La Mutuelle - Transports*, Septembre 1903).

LAINS, Pedro (1986) - "Exportações portuguesas 1850-1913: a tese da dependência revisitada", *Análise Social*, Lisboa, 22, 91, p. 381-419.

LAINS, Pedro (1995) - *A Economia Portuguesa no século XIX. Crescimento económico e comércio externo (1851-1913)*, Lisboa, Imprensa Nacional, 277 p.

LA MARTINIÈRE, Bruzen de (1768) - *Le Gran Dictionaire Géographique, Historique et Critique*, 6 vol., Paris, Chez les Libraires Associés.

LAMEIRA, Francisco; RODRIGUES, Manuel (1985) - *A escultura de madeira no concelho de Alcoutim do séc. XVI ao séc. XIX*, Faro, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, 86 p., 80 fig.

LAN, M. (1857) - "Notes de voyage sur la Sierra-Morena et sur le nord de l'Andalousie", *Annales des Mines,* Paris, 5[a] sér., XII, p. 561-628.

LANDMANN, George (1821) - *Historical, Military and Picturesque Observations on Portugal,* 2 vol., Londres, T. Cadell and W. Davies.

LANGDON, John (1993) - "Inland water transport in medieval England", *Journal of Historical Geography,* Londres, 19, 1, p. 1-11.

LA SAIGNE, Lucien (1876) - *Le Portugal historique, commercial et industriel,* Paris, A. Lévy, 83 p.

LASSERRE, Jean-Claude (1972) - "Le rôle d'un fleuve-frontière: le cas des deux rives du Saint-Laurent supérieur", *The Canadien Geographer,* Toronto, XVI, 3, p. 199-210.

LASSERRE, Jean-Claude (1980) - *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique,* Ville La Salle (Québec), Hurtubise, 753 p.

LASSERRE, Jean-Claude (1984) - "Le Saint-Laurent, un détroit entre deux mers et un corridor", *Travaux Géographiques de Liège,* Liège, 172, p. 37-63.

LASSERRE, Jean-Claude (1985) - "Transports et aménagement du littoral: le cas du Saint Laurent", *Cahiers Nantais,* Nantes, 25, p. 43-52.

LAUNAY, M.L. (1889) - "Mémoire sur l'industrie du cuivre dans la région d'Huelva", *Annales des Mines,* Paris, 8[a] sér., XVI, p. 427-515.

LAUTENSACH, H. (1931) - "A individualidade geográfica de Portugal no conjunto da Península Ibérica", *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa,* Lisboa, 49.[a] sér., 11 - 12, p. 362-409.

LAUTENSACH, H. (1948) - *Bibliografia Geográfica de Portugal* (adaptação e complementos de Mariano Feio), Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 256 p.

LAUTENSACH, H. (1957) - "O revestimento vegetal de Portugal na mudança das estações do ano", *Boletim do Centro de Estudos Geográficos,* Coimbra, II, 14-15, p. 1-9.

LAWSON, W.R. (1890) - *Spain of to-day. A descriptive, industrial, and financial survey of the Peninsula,* Edimburgo, William Blackwood and Sons, VI - 164 p.

LAWTON, Richard (1964) - "Historical Geography: the Industrial Revolution" in *The British Isles: a systematic Geography* (J. Wreford Watson ed.), Londres, Nelson, p. 221-244.

LAYTON, Ian (1988) - "Industry and the local economy: changing contact patterns within the Lulea District during the nineteenth century", *Finisterra,* Lisboa, XXIV, 47, p. 39-64 (id.: *Geografiska Annaler,* 708, 1, p. 205-218).

LEAL, A. S. d'Azevedo Pinho (1873-1890) - *Portugal Antigo e Moderno...*, 12 vol., Lisboa, Mattos Moreira e C.ª.

LEÃO, Duarte Nunes do (1785) - *Descripção do Reino de Portugal,* 2.ª ed., Lisboa, Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 376 p. (1.ª ed., 1610).

LEDESMA Y SERRA, José (1900) - *Impuestos mineros. Principios en que ha de apoyarse su deseada normalización,* Murcia, Tip. de las Provincias de Levante, 91 p. (Sep. *Actas, memorias y discursos del Congreso Nacional de Mineria celebrado en Murcia en Mayo de 1900*).

LE GRAS, A. (1878) - *Instructions sur les côtes d'Espagne et de Portugal, de La Corogne au Cap Trafalgar rédigées par [...] d'après le routier espagnol et les documents les plus récents,* 2.ª ed., Paris, Imp. Nationale, 203 p.

LE LANNOU, Maurice (1977) - "Le rôle des communications fluviales dans la genèse et le développement des villes antiques" in *Thèmes de recherches sur les villes antiques d'Occident. Strasbourg 1971,* Paris, CNRS, p. 24-34.

LEITÃO, João Maria (1861-a) - "Consulta do Conselho de Minas sobre o Relatório do Inspector Geral das Minas que trata do jazigo de cobre de S. Domingos, no concelho de Mértola...", *Boletim do Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria,* Lisboa, 12, p. 518-547.

LEITÃO, João Maria (1861-b) - "Relatório sobre a Mina de S. Domingos", *Diário de Lisboa. Folha oficial do Governo Portuguez,* Lisboa, 117, 25 de Maio de 1861, p. 1283-1287.

LEMA, Paula Bordalo (1973) - *As feiras no Norte de Portugal. Contribuições para o seu estudo Geográfico,* Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 88 p. polic. (Estudos de Geografia Humana e Regional, 3).

LEMA, Paula Bordalo (1974) - *Os lugares mencionados num periódico de Trás-os-Montes: análise da área geográfica desta informação,* Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 19 p. pol.

LEMA, Paula Bordalo (1980-a) - *O Alto Douro,* Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 93 p. pol.

LEMA, Paula Bordalo (1980-b) - Desenvolvimento das funções centrais em Trás-os-Montes, Lisboa, ed. autor, 366 p.pol. (Dissertação de Doutoramento. Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa).

LEMA, Paula Bordalo (1984) - "A fronteira como factor geográfico. Problemas da área fronteiriça entre Portugal e Espanha" in *Acta, Ponencias y Comunicaciones. III Coloquio Ibérico de Geografía, Barcelona, 1983*, Barcelona, Universitat de Barcelona, p. 593-595.

LEMAREC, Yves (1912) - "Le port de Caen et les mines de fer de Basse-Normandie", *Annales de Géographie*, Paris, XXI, 117, p. 213-229.

LENTHERIC, Charles (1892) - *Du Saint-Gothard à la mer. Le Rhône, histoire d'un fleuve*, 2 vol., Paris, Plon.

LEÓN, Paul (1904) - "La navigation intérieure en France", *Revue Économique Internationale*, Bruxelles, III, 3, p. 549-592.

LEPETIT, Bernard (1984) - *Chemins de terre et voies d'eau: réseaux de transport, organisation de l'espace (1740-1840)*, Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 150 p.

LEVUILLON, Serge (1979) - "Des nautes romains aux voyageurs romantiques: recherches sur la tradition de l'Ardèche navigable et flottable", *Revue du Vivarais*, Largentiere, 83, 4, p. 193-209.

LIBAUDIÈRE, Félix (1899) - "Étude sur la navigation intérieure en Allemagne", *Loire Navigable - organe officiel de la Société d'Initiative pour l'exécution d'une voie navigable Nantes-Orléans et prolongements*, Nantes, IV, 39-40, p. 3.

LIEBERMAN, Sima (1970) - *The industrialization of Norway (1800-1920)*, Oslo, Universitets forlaget, 222 p.

LIMA, José Maria Pereira de (1898) - *Projecto de lei de fomento hydraulico-agricola (Canal do Tejo ao Guadiana e Sado), apresentado na sessão de 7 de Março de 1898*, Lisboa, Imprensa Nacional, 29 p.

LIMA, Magalhães [1984] - *Episódios da minha vida*, 2.ª ed., 2 vol., Lisboa, Perspectivas e Realidades.

LIMA, Silvestre Bernardo (1919) - *Os escritos de... Buvídeos e Suídeos*, s.l., s.ed., 266 p.

LINK, H. J. (1803) - *Voyage en Portugal, depuis 1797 jusqu'en 1799 [...] suivi d'un Essai sur le Commerce du Portugal*, 2 vol., Paris, Chez Levraalt, Schoell et Cie.

LLORENS Y ASENSIO, Vicente (1903-1904) - *Guía Comercial de Andalucía, Historica, Artistica, Geográfica y Estadística*, 2 vol., Sevilha, Imp. La Guía Comercial de Andalucía.

LOBO, Constantino Botelho de Lacerda (1791) - "Memória sobre a decadencia da pescaria de Monte Gordo" in *Memórias Económicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa,* III, Lisboa, Off. da mesma Academia, p. 351-374.

LOBO, Constantino Botelho de Lacerda (1815) - "Memória sobre o estado das pescarias da costa do Algarve no anno de 1790" in *Memórias Económicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa,* V, Lisboa, Officina da Academia, p. 94-137.

LOPES, João Baptista da Silva (1841) - *Corografia ou Memória Económica, Estatística e Topográfica do Reino do Algarve,* Lisboa, Typ. da Academia Real das Sciencias, 528 p.

LÓPEZ, Santiago (1818) - *Nueva guia de caminos para ir desde Madrid, por los de rueda y herradura, á todas las ciudades y villas más principales de España y Portugal...,* 3.ª ed., Madrid, Imp. Viuda de Aznar, XXI + 194 p.

LÓPEZ DE AZCONA, Juan Manuel (1979) - *La enseñanza de la mineria en el mundo hispanico. Noticias históricas,* Madrid, 199 p. (Sep. *Boletín Geológico y Minero,* Madrid, LXXXIX, 1978 e XC, 1979).

LÓPEZ PIÑERO, J.M.; PESET REIG, M.; GARCÍA BALLESTER, L. (1973) - *Bibliografía histórica sobre la ciencia y la técnica en España.* Parte I, Valencia-Granada, Secretariado de Publicaciones de la Universidad, 205 p.

LÓPEZ TRIGAL, L. (1984) - "La frontera como factor geográfico" in *Acta, Ponencias y Comunicaciones. III Coloquio Ibérico de Geografía, Barcelona, 1983,* Barcelona, Universitat de Barcelona, p. 596-602.

LOUREIRO, Adolpho (1904-1909) - *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes,* 4 vol., Lisboa, Imprensa Nacional.

LOUREIRO, Francisco de Sales (1984) - *Uma jornada ao Alentejo e ao Algarve. A alteração das linhas de força da política nacional. Texto do cronista João Cascão,* Lisboa, Livros Horizonte, 152 p.

LOUREIRO, J. Mimoso *et al.* (1982) - *Monografia hidrológica do rio Guadiana,* Évora, Comissão de Coordenação da Região do Alentejo, 67 p. (id.: *Recursos Hídricos,* Lisboa, 3, 2, p. 69-93).

LOUSADA, Maria Alexandre; PEDRO, Patricia Alves (1988) - "Sobre o abastecimento de Lisboa durante a dominação filipina (1580-1640)" in *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro,* II, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, p. 93-100.

LOZANO CABO, Fernando (1960) - *Posición y valor económico de la navegación fluvial en España,* Madrid, s.ed., 14 p. (Cursos de Conferências para Pré-Universitários dirigidos por D. Alejandro Barbero Rodriguez).

LOZANO REY, Luis (1964) - *Los principales peces marinos y fluviales de España,* 3.ª ed., Madrid, Dirección General de Pesca Marítima, 134 p.

LOWE, John; MORYADAS, S. (1975) - *The Geography of Movement,* Boston, Houghton Mifflin Co., 333 p.

LUYA, Denis (1984) - "Port, quartiers et gens de rivière a Roanne (fin du XVIIe siècle à 1858)", *Cahiers d'Histoire,* Lyon, XXIX, 1, p.11-31.

LUZIA, Angela; MAGALHÃES, Isabel; TORRES, Claúdio (1984) - *Mantas tradicionais do Baixo Alentejo,* Mértola, Câmara Municipal de Mértola, 62 p. (Cadernos do Campo Arqueológico de Mértola, 1).

MACEDO, J. Borges de (1971) - "Barqueiro" in *Dicionário de História de Portugal* (Joel Serrão dir.), I, Lisboa, Iniciativas Editoriais, p. 301-302.

MACEDO, J. Borges de (1982) - *Problemas de História da Indústria Portuguesa no século XVIII,* 2.ª ed., Lisboa, Querco, 394 p.

MACHADO, António do Canto; CARDOSO, António Monteiro (s.d.) - *A guerrilha do Remexido,* Mem Martins, Europa-América, 218 p.

MADARIAGA, Cesar de (1920) - *La repatriación del beneficio de nuestras piritas: antecedentes para el estudio de una nacionalización,* Madrid, Tip. Europea, 133 p.

MADEIRA, João (1964) - "A gente de Alcoutim vive uma situação angustiante", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 11 de Julho de 1964, p. 1.

MADEIRA, José António (1952) - "Características meteorológicas do Algarve no quadro geral da climatologia portuguesa: alguns problemas desta província relacionados com o seu clima", Sep. *Actas do II Congresso Regional Algarvio,* Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 64 p.

MADOZ, Pascual (1845-1850) - *Diccionario Geográfico - Estadístico - Histórico de España y sus posesiones de ultramar,* 2ª ed., 16 vol., Madrid, Imp. del Diccionario Geográfico.

MADOZ, Pascual (1869) - "Notas estadísticas y históricas" in *Huelva por el Coronel de Ingenieros D. Francisco Coello,* Madrid (mapa na escala 1:200.000, 107x78 cm).

MAFFEI, Eugenio (1860) - "Reflexiones acerca de la Ley de Minas de Portugal", *Revista Minera,* Madrid, XI, p. 405-416.

MAGALHÃES, J. Romero (1970) - *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI,* Lisboa, Cosmos, 300 p.

MAGALHÃES, J. Romero (1987) - "Alguns aspectos da producão agrícola no Algarve: fins do século XVIII, principios do século XIX", Sep. *Revista Portuguesa de História,* Coimbra, XXII, 29 p.

MAGALHÃES, J. Romero (1988-a) - *O Algarve Económico (1600-1773),* Lisboa, Estampa, 504 p.

MAGALHÃES, J. Romero (1988-b) - "Gado e paisagem: o Algarve nos séculos XV a XVIII" in *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro,* II, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, p. 83 - 92.

MAISTRE, André (1968) - *Le canal des Deux Mers, canal royal du Languedoc (1666-1810),* Toulouse, Edouard Privat, 311 p.

MALO, Nicolas (1850) - *Estudios sobre el proyecto europeo de la union de los tres mares Mediterraneo, Cantabrico y Atlantico por el Ebro y el Duero, el Canal Imperial y el de Castilla...,* Madrid, Establ. Tip. Aguirre y Cia, 230 p.

MALO DE MOLINA, Manuel (1900) - "Instituciones obreras adaptables à nuestros distritos mineros" in *Actas, Memorias y Discursos del Congreso Nacional de Mineria celebrado en Murcia en Mayo de 1900,* Murcia, Tip. de las Provincias de Levante, 45 p.

MARADON, Jean Claude (1978) - "Axes de transport et axes de développement" in *Études de Géographie des Transports. Transports et Frontière. Transports et Montagne. Colloque de Bâle, 1977* (R. Caralp et H. Sulser ed.), Basileia, Union Géographique Internationale, p. 80-93.

[MARANHÃO, Fr. Francisco dos Prazeres] (1852) - *Diccionário Geographico abreviado de Portugal e suas possessões ultramarinas por um flaviense,* Porto, Typ. Sebastião José Pereira. (1.ª ed., 1839).

MARCADÉ, Jacques (1971) - *Une comarque portugaise - Ourique - entre 1750 et 1800,* Paris, Centro Cultural Português - Fundação Calouste Gulbenkian, 202 p.

MARCADÉ, Jacques (1976) - "Les hommes et la vie dans l'Alentejo du XVIIIème siècle", *Arquivos do Centro Cultural Português,* Paris, 10, p. 185-211.

MARCADÉ, Jacques (1978) - *Frei Manuel do Cenáculo Vilas Boas, evêque de Beja, archevêque d'Évora (1770-1814),* Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 592 p.

MARCONIS, Robert (s.d.) - *Midi Pyrénées: XIX^e-XX^e siècles. Transports, Espace, Societé*, 2 vol., s.l., Ed. Milan.

MARÉCHAL, Michel (1976) - "Le basin de l'Eyre, voie de communication de la Haute-Laude avec Bordeaux (1830-1930)", *Annales du Midi*, Toulouse, 88, 129, p. 437-449.

"Marinhas de Comercio" (1917), *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, XLVIII, 2, p. 105, 108 e *passim*.

MARQUES, A. H. de Oliveira (1968) - *Introdução à História da Agricultura em Portugal. A questão cerealífera durante a Idade Média*, 2.ª ed., Lisboa, Cosmos, 352 p. (1.ª ed., 1962).

MARQUES, A. H. de Oliveira (1980) - *A 1.ª República Portuguesa*, 3.ª ed., Lisboa, Livros Horizonte, 168 p.

MARQUES, A. H. de Oliveira (1981) - *Guia de História da I República Portuguesa*, Lisboa, Ed. Estampa, 662 p.

MARQUES, A. H. de Oliveira (1984) - *História de Portugal*, 10.ª ed., 3 vol., Lisboa, Palas Editores.

MARQUES, J. Silva (1944-1945) - *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história*, I, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 741 p. e Supl. vol. I, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 717 p.

MARQUEZ MACIAS, Rosario; TORNERO TINAJERO, Pablo (1986) - "Mineria, poblacion y sociedad en la Provincia de Huelva (1840-1900)", *Huelva en su Historia*, Huelva, 1, p. 379-413.

MARTÍ Y MARTÍ, Casimiro (1985) - "Azianzamiento y despliegue del sistema liberal" in *História de España - VIII Revolución burguesa, oligarquia e constitucionalismo (1834-1923)* (M. Tuñon de Lara dir.), 2.ª ed., Barcelona, Labor, p. 169-268.

MARTINEZ RODA, Federico (1981) - *Orientaciones metodologicas para el estudio geográfico de los puertos españoles*, Valencia, Consell del Pais Valenciano, 30 p.

MARTINS, Alcina Manuela de Oliveira; MATA, Joel Silva Ferreira (1989) - "Os forais manuelinos da Comarca da Estremadura", *Revista de Ciências Históricas*, Porto, IV, p. 195-222.

MARTINS, Alfredo Fernandes (1940) - *O esforço do homem na bacia do Mondego*. Ensaio geográfico, Coimbra, s. ed., 299 p.

MARTINS, J. P. de Oliveira (1873) - *Portugal e o socialismo*, Lisboa, s.ed., 336 p.

MARTINS, J. P. de Oliveira (1885) - *Política e economia nacional,* Porto, Magalhães e Moniz, 280 p.

MARTINS, J. P. de Oliveira (1953) - *Portugal Contemporaneo,* 3 vol., Lisboa, Guimarães.

MARTINS, Luís Paulo (1989) - "Banhistas de mar no século XIX: um olhar sobre uma época", *Revista da Faculdade de Letras - Geografia,* Porto, V, p. 45-59.

MARVÁ, J. (1910) - *Información sobre el trabajo en las minas à propósito de las peticiones que las sociedades obreras elevaron al Gobierno el año 1909,* Madrid, Sucesora de Minuesa de los Ríos, 103 p.

MASACHS ALAVEDRA, V. (1942) - "Régimen de los rios andaluces. Variaciones estacionales", *Estudios Geográficos,* Madrid, 3, 9, p. 865-880.

MASACHS ALAVEDRA, V. (1948) - *El régimen de los rios peninsulares,* Barcelona, Inst. Lucas Mallada, 511 + 79 p.

MASON, James (1865) - *Catalogo dos objectos pertencentes à Mina de S. Domingos exhibidos na Exposição Internacional do Porto em 1865,* Lisboa, Lallemant Frères, 20 p.

MATOS, Ana Maria; MARTINS, Maria da Conceição; BETTENCOURT, Maria de Lurdes (1982-a) - "Um empresário agrícola oitocentista", *Revista de História Económica e Social,* Lisboa, 10, p. 87-93.

MATOS, Ana Maria; MARTINS, Maria da Conceição; BETTENCOURT, Maria de Lurdes (1982-b) - *Senhores da Terra. Diário de um agricultor alentejano (1832-1889),* Lisboa, Imprensa Nacional, 410 p.

MATOS, António Alves Pereira de (1900-1901) - *Marinha de Commercio,* 2 vol., Porto, Magalhães e Moniz.

MATOS, Artur Teodoro de (1980) - *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850),* 2 vol., Ponta Delgada, Universidade dos Açores.

MATOS, Ernesto José de (1995) - *Viana do Castelo: importância do seu porto,* Porto, 50 p.dact. (estudo inédito).

MATTOS, José-Maria de Mello de [1903] - *Les "compromissos" de la Côte d'Algarve,* Paris, Association Internationale de la Marine, 21 p. (Sep. *Congrès Maritime International de Lisbonne, 1903*).

MATTOSO, José (1992) - "A época Sueva e Visigótica" in *História de Portugal* (José Mattoso dir.) I, Lisboa, Circulo de Leitores, p. 300-359.

MAYO, John (1985) - "Commerce, credit and control in chilian copper mining before 1880" in *Miners and mining in the Americas* (Th. Greaves and W. Culver ed.), Manchester, Manchester University Press, p. 29-46.

McCALL, M. K. (1977) - "Political economy and rural transport: a reappraisal of transportation impacts", *Antipode,* Worcester, 9, 1, p. 56-67.

MEDEIROS, Carlos Alberto (1983) - "A propósito das relações entre Geografia Humana e História: alguns condicionamentos do desenvolvimento da indústria em Portugal" in *Comunicações II Colóquio Ibérico de Geografia. Lisboa, 1980,* II, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, p. 75-86.

MEDEIROS, Carlos Alberto (1985) - *Aspectos geográficos da formação de Portugal (individualização política e definição dos limites),* Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 43 p. pol.

MEDEIROS-GOUVÊA, A. de (1938) - *O Algarve - aspectos fisiográficos,* Lisboa, s. ed., 161 p.

MEIJIDE PARDO, António (1966) - *Correos marítimos entre Falmouth y La Coruña (1689-1815),* La Coruña, Inst. "José Cornide" de Estudios Coruñeses, 88 p.

MEINIG, D. W. (1982) - "Geographical analysis of imperial expansion" in *Period and Place. Research Methods in Historical Geography* (A. Baker e M. Billinge ed.), Cambridge, Cambridge University Press, p. 71-78.

MELO, Carlos de (1888) - *Geografia económica de Portugal marítimo,* Lisboa, Carvalho e C.ia.

MELO Y NOVO, Pedro (1904) - "Los impuestos mineros y las minas de manganeso de Huelva", *Revista Minera,* Madrid, LV, 1985, p. 482-484.

"Memória sobre a mina de S. Domingos" (1865), *Diário de Lisboa,* Lisboa, 233, 14 de Outubro de 1865, p. 2326-2327.

Memoria sobre las Obras Publicas en 1864, 1865 y 1866... (1870), Madrid, Imp. M. Rivadeneyra.

MENDES, Adelino (1907) - "O cobre em Portugal", *Illustração Portugueza,* Lisboa, 2.ª sér., 4.º semestre, 85, p. 457-462.

MENDES, Adelino (1916) - *O Algarve e Setubal. Reportagens por...,* Lisboa, Guimarães e C.ª, 233 p.

MENDES, J.M. Amado (1980) - "Sobre as relações entre a indústria portuguesa e a estrangeira no século XIX", *Análise Social,* Lisboa, XVI, 61-62, p. 31-52.

MENDEZ SILVA, Rodrigo (1645) - *Población General de España,* Madrid, Diego Diaz de la Carrera.

MENDONÇA, António Eduardo (1990) - "Moinhos de maré no rio Guadiana" in *Actas do VI Congresso do Algarve. Montechoro, 1990,* I, s.l. [Silves], Racal Clube, p. 45-50.

MENÉNDEZ PIDAL, Gonzalo (1951) - *Los caminos en la historia de España,* Madrid, Ed. Cultura Hispanica, 139 p.

MENEZES, Ludovico de (1906) - *No paiz do sol,* Lisboa, s.ed., 150 p.

MESEGUER PARDO, J. (1950-a) - "Geografía humana de la mineria española", *Boletín de la Real Sociedad Geográfica,* Madrid, 86, 1-3, p. 61-94.

MESEGUER PARDO, J. (1950-b) - "El manganeso en la provincia de Huelva", *Notas y Comunicaciones del Instituto Geológico y Minero de España,* Madrid, 20, p. 3-30.

MESQUITA, José Carlos Vilhena (1984) - "Vila Real de Santo António no primeiro centenário de Pombal - 1882", *História,* Lisboa, 67, p. 62-78.

MESQUITA, José Carlos Vilhena (1986) - *A Viagem. Uma outra forma de turismo na perspectiva do conhecimento histórico,* Faro, Universidade do Algarve, 68 p.

MESQUITA, José Carlos Vilhena (1988-1989) - *História da Imprensa do Algarve,* 2 vol., Faro, Comissão de Coordenação da Região do Algarve.

MESQUITA, José Carlos Vilhena (1991-a) - "A derrocada do Pelourinho e da Câmara de Alcoutim pelas cheias do Guadiana em 1823", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, XXXV, 1793, p. 8.

MESQUITA, José Carlos Vilhena (1991-b) - "As origens do ensino primário na vila de Alcoutim", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 30 de Maio de 1991, p. 9.

MILWARD, Alan S.; SAUL, S. B. (1977) - *The development of the economics of continental Europe, 1850-1914,* Cambridge, Mass., Harvard University Press, 555 p.

A Mina de S. Domingos e o rio Guadiana (1893), Lisboa, Typ. Companhia Nacional Ed., 29 p.

"Minas de piritas cobrizas de Huelva y el Algarbe" (1895), *Revista Minera,* Madrid, XLVI, 1553, p. 272-273; 1554, p. 279-281; 1555, p. 298-300.

"Mines de cuivre de San Domingo en Portugal. Extrait d'une dépêche adressée le 1er Novembre 1864, à M. Drouyn de Lhuis, Ministre des Affaires Étrangères par M. le Consul de France à Lisbonne", (1866), *Annales des Mines,* Paris, 6.ª sèr., 9, p. 628-631.

"Les mines de Rio Tinto" (1885), *Le Génie Civil - Révue Générale des Industries Françaises et Étrangères,* Paris, VII, 24, p. 379-381.

MIRANDA, Sacuntala de (1989) - *O ciclo da Laranja e os "gentlemen farmers" da Ilha de S. Miguel (1780-1880),* Ponta Delgada, Instituto Cultural de Ponta Delgada, 98 p.

MOLA DE ESTEBAN CERRADA, Fernando (1969) - "Comentario sobre el deslinde de la zona marítimo-terrestre de Isla Canela", *Revista de Derecho Urbanistico,* Madrid, 3, 14, p. 103-123.

MONCADA, Jesús (1992) - *Caminho de Sirga,* Lisboa, Dom Quixote, 248 p.

MONTEIRO, Ana Maria; GARCIA, João Carlos (1991) - "O Guadiana e os seus irmãos: um mito da geografia portuguesa" in *III Congresso sobre o Alentejo, Elvas 1989,* s.l., Comissão Promotora do III Congresso sobre o Alentejo, p. 405-409.

MONTEIRO, Waldemar (1969) - "Azenhas com 400 anos vão desaparecer submersas pelo Guadiana?", *O Século Ilustrado,* Lisboa, 32, 1635, p. 63-67.

MOODIE, D.W.; LEHR, John C. (1976) - "Fact and theory in Historical Geography", *The Professional Geographer,* XXVIII, 2, p. 132-135.

MORAIS, Tancredo de (1945) - "O ensino dos pilotos", *Anais do Club Militar Naval,* Lisboa, LXXV, 3-4, p. 269-274.

MORAL ITUARTE, Leandro del (1992) - *El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (siglos XVIII-XX),* Sevilha, Ayuntamiento de Sevilha, 138 p.

MORAL Y CAÑETE, Nicasio (1886-1887) - "Comercio y navegación. Relaciones entre España y Hamburgo (Alemania)", *Revista de Geografia Comercial,* Madrid, II, p. 422-429.

MORALES PADRÓN, F. (1980) - *Sevilla y el rio,* Sevilla, Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Sevilla, 106 p.

MOREIRA, Carlos Diogo (1987) - *Populações marítimas em Portugal,* Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1129 p.pol (Dissertação de Doutoramento em Antropologia Cultural).

MOREIRA, Henrique (1914) - "Melhoramento dos portos do Algarve", *Revista de Obras Públicas e Minas,* Lisboa, XLV, 529-531, p. 1-34.

MOREIRA, Maria da Conceição [1977] - *Apontamentos históricos sobre Castro Marim,* Lisboa, Secretaria de Estado do Ordenamento e Ambiente, 58 p.

MOREIRA, Maria Eugénia S. A. (1982) - *Glossário de termos usados em Geomorfologia litoral,* Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 167 p. pol. (Estudos de Geografia das Regiões Tropicais, 15).

MOREIRA-LOPES, Maria Eugénia S. A. (1982) - "Ensaio de cartografia automática da foz do Guadiana a partir dos registos Landsat 1" in *Comunicações - II Colóquio Ibérico de Geografia, Lisboa 1980,* I, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, p. 291-302.

MORENO ALONSO, Manuel (1979) - "La Sierra de Aracena en el siglo XIX. Contribución a la historia rural de España" in *Actas I Coloquio de Historia de Andalucia. Andalucia Contemporanea,* II, Córdoba, Publ. Monte de Piedad, p. 101-111.

MORGAN, Michael (1979) - *Historical sources in Geography,* Londres, Butterworths, 153 p.

MORILLA CRITZ, José (1976) - "Andalucía a fines del siglo XIX: del capitalismo regional al capitalismo dependiente", *Gibralfaro,* Málaga, XXV, 28, p. 21-35.

MORILLA CRITZ, José (1978) - "La teoria de la dependencia economica en el estudio del siglo XIX andaluz", *Gibralfaro,* Málaga, XXVI, 29, p. 79-97.

MORILLA CRITZ, José (1979) - "La teoria de la dependencia economica en el estudio del siglo XIX andaluz" in *Actas I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Contemporánea,* II, Córdoba, Publ. Monte de Piedad, p. 113-125.

MORILLA CRITZ, José (1984-a) - "Las desvantajas de una industrialización prematura: la industria andaluza en el siglo XIX", *Revista de Historia Económica,* Madrid, II, 3, p. 97-112.

MORILLA CRITZ, José (1984-b) - "El ferrocarril de Córdoba a la cuenca hullera de Espiel y Belmez (1852-1880)", *Revista de História Económica,* Madrid, II, 1, p. 83-104.

MORITEL, Michel (1978) - "Les activités et les projets des eaux de la Loire", *Bulletin de la Société Archéologique et Historique de l'Orléanais,* s.l., n.º hors de série, 155 p.

MOURA, A. Eduardo (1893) - *Viagens na Andaluzia. Indicações úteis,* Coimbra, Imprensa da Universidade, 235 p.

MOURÃO JUNIOR, J. Rodrigues (1947) - "A imprensa de Beja", *Arquivo de Beja,* Beja, IV, 3-4, p. 398-400.

MOUTINHO, Joaquim Ferreira (1890) - *O Algarve e a fundação patriótica d'uma colónia industrial e agricola,* Porto, Typ. Elzeviriana, 326 p.

MOYES, A. (1978) - "Transport, 1730-1900" in *An Historical Geography of England and Wales,* Londres, Academic Press, p. 401-429.

MURALHA, Pedro (1931) - "Através do distrito. Notas e impressões" in *Album Alentejano. Distrito de Beja* (Pedro Muralha dir.), I, Lisboa, Imprensa Beleza, p. 18-29.

MURTY, T. S. (1978) - *Frontiers. A changing concept,* Nova Deli, Palit and Palit, 336 p.

NABAIS, António (1984) - *História do Concelho do Seixal. Barcos,* 2.ª ed., Seixal, Câmara Municipal do Seixal, 159 p. (1.ª ed., 1982).

NABAIS, António (1986) - *Moinhos de maré. Património industrial,* Seixal, Câmara Municipal do Seixal, 155 p.

NADAL, Francesc (1987) - *Burgueses, burócratas y território,* Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 350 p.

NADAL, Jordi (1972-a) - "Industrialisation et desindustrialisation du Sud-Est espagnol (1820-1890)" in *L'industrialisation en Europe au XIX siècle - Cartographie et Typologie. Lyon, Octobre 1970* (P. León, F. Crouzet et R. Gascon dir.), Paris, CNRS, p. 201-212.

NADAL, Jordi (1972-b) - "Industrialización y desindustrialización del sureste español (1817-1913)", *Moneda y Crédito,* Madrid, 120, p. 3-80.

NADAL, Jordi (1981) - "Andalucía, paraíso de los metales no ferrosos" in *Historia de Andalucia. VII - La Andalucia liberal (1778-1868)* (A. M. Bernal dir.), Barcelona, Planeta, p. 399-460.

NADAL, Jordi (1984) - *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913,* Barcelona, Ariel, 314 p. (1.ª ed., 1975).

NADAL, Jordi (1986) - "La debilidad de la industria química española en el siglo XIX - un problema de demanda", *Moneda y Crédito,* Madrid, 176, p. 33-70.

NADAL FARRERAS, Joaquin (1978) - *Comercio exterior y subdesarrollo. España y Gran Bretaña de 1772 a 1914: política ecónomica y relaciones comerciales,* Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 474 p.

NARANJO Y GARZA, Felipe (1850) - "Reconocimiento geológico de la cuenca del Guadiana", *Revista Minera,* Madrid, I, p. 65-82.

NASH, William Giles (1904) - *The Rio Tinto: its history and romance,* Londres, Simpkin Marshall Hamilton Kent and Co., XI + 235 p.

NAVARRO DE OÑA, C. (1984) - *El ferrocarril Linares-Almeria,* 1870-1934, Almeria, Cajal, 256 p.

NÉDÉLEC, C. (1986) - *Definição e classificação das categorias de artes de pesca*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação das Pescas, 83 p.

NEIVA, Manuel Albino Penteado (1984) - *O porto fluvial de Esposende: subsídios para a sua história no séc. XIX*, Esposende, 18 p. (Sep. *Boletim Cultural de Esposende*, 5).

NEVES, C.M.L. Baeta (dir.) (1980) - *História Florestal, Aquícola e Cinegética*, I, Lisboa, Ministério da Agricultura e Pescas, 316 p.

NOBRE, Augusto (1908) - "A aquicultura em Portugal" in *Notas sobre Portugal*, I, Lisboa, Imprensa Nacional, p. 287-304.

NOBRE, Augusto (1932) - *Peixes de águas doces de Portugal*, Lisboa, Ministério da Agricultura, 44 p. (Sep. *Boletim do Ministério da Agricultura*, 1.ª sér., XII, 2).

NOËL, Alain (1984) - "Familles de mariniers villeneuviens. Études sociologique et parentale", *Études Villeneuviennes*, Villeneuve-sur-Yonne, 7, p. 4-12.

Nomenclátor General de las Estaciones Telegráficas y Telefónicas del Estado, municipales, secundárias y férreas públicas de la Península Española, Islas Baleares y Canarias y posesiones del Norte de Africa en 31 de Diciembre de 1899 (1900), Madrid, Imp. de la Viuda de M. Minuesa de los Ríos, 92 p.

Nomenclátor General de las Estaciones Telegráficas y Telefónicas del Estado, municipales, secundárias y férreas públicas de la Península Española, Islas Baleares y Canarias y posesiones del Norte de Africa en 1.º de Enero de 1910 (1910), Madrid, Establecimiento Tipografico, 92 p.

NORDMAN, Daniel (1979) - "L'idée de frontière fluviale en France au XVIII^e^ siècle: discours géographique et souveraineté de l'état" in *Frontières et Contacts de Civilisation. Colloque Universitaire Franco-Suisse. Besançon-Neuchâtel, 1977*, Neuchâtel, Ed. de la Baconnière, p. 75-93.

NORTON, William (1978) - "Process and form relationships: an example from historical geography", *Professional Geographer*, 30, 2, p. 128-134.

NORTON, William (1984) - *Historical analysis in Geography*, Londres, Longman, 231 p.

Notice sur la mine de pyrite cuivreuse de S. Domingos, commune (concelho) de Mertola, province de l'Alentejo (1878), Lisbonne, Lallemant Frères, 35 p.

NUNES, António Miguel Ascensão - Ver também José Varzeano.

NUNES, António Miguel Ascensão (1985) - *Alcoutim - capital do nordeste algarvio (Subsídios para uma monografia)*, Alcoutim, Câmara Municipal de Alcoutim, 407 p.

NUNES, António Miguel Ascensão (1989) - *Alcoutim visto através das posturas municipais (1834-1858)*, Alcoutim, Câmara Municipal de Alcoutim, p.n.n.

NUNES, António Miguel Ascensão (1993) - *Saúde e assistência em Alcoutim no século XIX*, Alcoutim , Câmara Municipal de Alcoutim, 37 p.

NUNES, Maria de Fátima (1988-a) - *O liberalismo português: ideários e ciências*, Lisboa, INIC, 275 p.

NUNES, Maria de Fátima (1988-b) - "Notas sobre o publicismo liberal: o discurso de Marino Miguel Franzini, geógrafo e meteorologista", *Revista de História das Ideias*, Coimbra, 10, p. 277-290.

NUNES, Maria de Fátima (1988-1989) - "Propostas de leitura. Charruas de Dombasle", *O Estudo da História*, Lisboa, 2ª sér., 7-9, p. 122-126.

NUNES, Maria de Fátima (1994) - *Leitura e Agricultura. A imprensa periódica científica em Portugal (1772-1852)*, 2 vol., Évora, Universidade de Évora (Dissertação de Doutoramento).

NÚÑEZ, Clara Eugenia (1984-a) - "Comercio exterior y desarrollo económico en Andalucía: reflexiones sobre el caso andaluz en la segúnda mitad del siglo XIX", *Revista de Historia Económica*, Madrid, II, 2, p. 91-112.

NÚÑEZ, Clara Eugenia (1984-b) - "Los informes comerciales de los cónsules britanicos en Andalucía", *Anuário de Historia Contemporánea*, Granada, 11, p. 437-464.

NÚÑEZ, Clara Eugenia (1985) - *El comercio exterior y los problemas de desarrollo económico en Andalucía (1850-1880)*, Granada, Universidad de Granada, 195 p.

NÚÑEZ BASAÑEZ, José; GARCÍA GOMEZ, Amadeo (1981) - *Navegación fluvial: posibilidades de navegación de la red fluvial española*, Madrid, Fondo Editorial de Ingenieria Naval, 188 p.

NÚÑEZ DE LAS CUEVAS, R. (1991) - "Historia de la Cartografia Española" in *La Cartografia de la Península Ibèrica i la seva extensió al Continent Americà*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, p. 155-223.

NÚÑEZ ROLDÁN, F. (1981) - "Condiciones naturales y paisage agrario en Huelva en el siglo XVIII. Un analisis comarcal: el Andevalo y la costa occidental", *Archivo Hispalense*, Sevilha, 193-194, p. 213-233.

NÚÑEZ ROLDÁN, F. (1983-a) - "De la crisis de 1640 a la Guerra de Sucesión en la frontera luso-onubense. Las razzias portuguesas y sus repercusiones socio-económicas" in *Actas. II Colóquios de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna, Córdoba, 1980*, Córdoba, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, p. 117-130.

NÚÑEZ ROLDÁN, F. [1983-b] - "La Provincia de Huelva en el Antiguo Régimen. El trabajo, el ocio y el rito", *Boletin de la Asociación Europea de Profesores de Español*, s.l., XV, 28, p. 27-37.

NÚÑEZ ROLDÁN, F. (1985) - *La vida rural en un lugar del señorio de Niebla: la Puebla de Guzmán (siglos XVI-XVIII)*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 239 p.

NÚÑEZ ROLDÁN, F. (1987) - *En los confines del Reino - Huelva y su tierra en el siglo XVIII*, Sevilha, Universidad de Sevilha, 505 p.

NÚÑEZ ROMERO-BALMAS, Gregorio (1985) - "Crecimiento sin desarollo: la mineria del distrito de Berja en la etapa de apogeo (1820-1850)", *Revista de Historia Económica*, Madrid, III, 2, p. 265-296.

OLHÃO, Maria de (1994) - "Lembrar Isla Cristina", *Jornal do Algarve*, Vila Real de Santo António, 29 de Dezembro de 1994, p. 10.

[OLIVEIRA, António da Fonseca Leal de] (1984) - *A evolução da costa algarvia. Contribuição biblio-cartográfica*, Faro, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, 86 p.

OLIVEIRA, César de (1983) - "Imprensa operária no Portugal oitocentista: de 1825 a 1905", *Análise Social*, Lisboa, 39, 10, p. 552-577.

OLIVEIRA, Francisco Xavier Athaide (1908) - *Monografia do concelho de Vila Real de Santo António*, Porto, Livraria Figueirinhas, 297 p. (2ª ed., Faro, Algarve em Foco, s.d.).

OLIVEIRA, J. M. Pereira de (1960) - "O Douro e as navegações", *Studium Generale*, Porto, n.º especial, p. 147-184.

OLIVEIRA, J. M. Pereira de (1973) - *O espaço urbano do Porto. Condições naturais e desenvolvimento*, Coimbra, Centro de Estudos Geográfcos, 475 p.

OREY, Frederico d'Albuquerque (1907) - "A industria mineira ao sul do Tejo", *Revista de Obras Públicas e Minas*, Lisboa, XXXVIII, p. 250-265.

ORTEGA Y GASSET, M. (1946) - *Minero metalurgia geral y de España*, Madrid, Libreria Beltrán, 485 p.

ORTIGÃO, Ramalho (1876) - *As praias de Portugal. Guia do banhista e do viajante*, Porto, Livraria Universal, 144 p.

PACHECO, José Ignácio Borges Romeira (1855) - *Reflexões sobre o estado do Algarve...*, Lisboa, Typ. do Progresso, 29 p.

PADUA, A. de (1902-1903) - "O impaludismo em Portugal", *Movimento Médico. Revista quinzenal de Medicina e Cirurgia,* Coimbra, I, p. 10-12, 30-31, 90-92, 103-105, 125-129, 142-149, 162-167, 182-188, 199-205, 230-234, 245-248 e II, 1903, p. 306-308, 352-353.

PAGEAUX, Daniel-Henri (1976) - "Les Français de la Belle Époque en Péninsule Ibérique. Voyages, images, idées", *Arquivos do Centro Cultural Português,* Paris, X, p. 213-260.

PARDÉ, Maurice (1949) - "Les régimes des cours d'eaux ibériques", *Pirineus,* Zaragoza, 5, 13-14, p. 575-655.

PARDÉ, Maurice (1968) - *Fleuves et rivières,* 5.ª ed., Paris, Armand Colin, 241 p. (1.ª ed., 1933).

PATO, Bulhão (1871) - *Paisagens,* Lisboa, Rolland et Semiond, 264 p.

PATROCINIO, A. J. (1964-a) - "Graças ao Guadiana, Alcoutim e os Montes do Rio podem ter lugar destacado no nosso turismo", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 5 de Setembro de 1964, p. 1.

PATROCINIO, A. J. (1964-b) - "Ainda sobre o aproveitamento turístico do Guadiana", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 14 de Novembro de 1964, p. 1.

PEDRO V, Dom (1970) - *Diário da viagem a França del-Rei D. Pedro V (1855)* (Ruben Andersen Leitão ed.), Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 264 p.

PENA, A.; GOMES, L.; CABRAL, J. (1985) - *Fauna e flora de Mértola,* Mértola, Campo Arquelógico de Mértola, 83 p.

PERÁN TORRES, Gregório (1985) - *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII - una estructura viária preindustrial,* Madrid, s.ed., 361 p. pol. (Dissertação de Doutoramento - Universidade Complutense de Madrid).

PEREIRA, Ana Paula de Brito (1983) - "As greves gerais de 1911-12: uma leitura através da imprensa", *Análise Social,* Lisboa, XIX, 77-79, p. 477-511.

PEREIRA, José de Campos (1919) - *Portugal industrial. Características. Números. Comentários,* Lisboa, Livraria Profissional, 212 p.

P[EREIRA], J[osé] M[anuel] (1992) - "As artes gráficas em Vila Real de Santo António", *Jornal do Algarve*, Vila Real de Santo António, 2 de Julho de 1992, p. 4.

PEREIRA, José Pacheco (1980) - "As lutas sociais dos trabalhadores alentejanos: do banditismo à greve", *Análise Social*, Lisboa, XVI, 61-62, p. 135-156.

PEREIRA, Miriam Halpern (1969) - "Demografia e desenvolvimento em Portugal na segunda metade do século XIX", *Análise Social*, Lisboa,VII, 25-26, p. 85-117.

PEREIRA, Miriam Halpern (1979) - *Política e Economia (Portugal nos séculos XIX e XX)*, Lisboa, Livros Horizonte, 152 p.

PEREIRA, Miriam Halpern (1983) - *Livre-Câmbio e desenvolvimento económico*, 2.ª ed., Lisboa, Sá da Costa, 417 p.

PEREO SERRANO, Carmen (1992) - "La realidad socioeconomica de Sanlúcar de Guadiana y su incidencia en el proceso migratorio y el cambio social", *Huelva en su Historia*, Huelva, 4, p. 481-504.

PÉREZ DE PERCEVAL VERDE, M. A. (1984) - *Fundidores, mineros y comerciantes: la metalurgia de Sierra de Gador (1820-1850)*, Almeria, Ed. Cajal, 219 p.

PÉREZ DOMINGO, António (1831) - *Memoria sobre las minas en la Península, sobre la riqueza que han producido, y mejoras de que es susceptible este ramo*, Madrid, D. E. Alvarez, 60 p.

PÉREZ GALDÓS, Benito (1976) - *Los Cien Mil Hijos de San Luis*, Madrid, Alianza, 162 p.

PÉREZ SARRION, Guillermo (1975) - *El Canal Imperial y la navegación hasta 1812*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 252 p.

PÉREZ SARRION, Guillermo (1984) - *Agua, agricultura y sociedad en el siglo XVIII: el Canal Imperial de Aragón (1766-1808)*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 581 p.

PERPILLOU, Aimé (1958-a) - *Géographie de la circulation. Conditions générales de la navigation intérieure*, Paris, Centre de Documentation Universitaire, 279 p.

PERPILLOU, Aimé (1958-b) - *Géographie de la circulation. Navigation maritime et navigation aérienne. Le domaine atlantique*, Paris, Centre de Documentation Universitaire, 215 p.

PERRIN, Xavier (1912) - *La navigation dans la vallée du Rhône et les projets étrangers de voies navigables*, Besançon, Imp. J. Millot, 235 p.

PERRY, P. J. (1975) - *A Geography of 19th century Britain*, Londres e Sydney, B. T. Batsford, XII-187 p.

PERY, G. (1979) - "Estudos Económicos [O comércio externo de Portugal de 1800 a 1890]", *Revista de História Económica e Social*, Lisboa, 4, p. 89-106.

PESSOA, Alfredo Amorim (1976) - *Os bons velhos tempos da prostituição em Portugal. Antologia de histórias e documentos colhidos na "História da Prostituição em Portugal de... (1887)* (coord. Manuel João Gomes), Lisboa, Arcádia, 248 p.

PESTANA, Manuel Inácio (1982) - *Celeiros comuns da antiga Casa de Bragança*, Portalegre, Assembleia Distrital de Portalegre, 117 p.

PETERS, Frédéric (dir.) (1914) - *Mouvement des ports. Trafic universel*, Anvers, Office de Statistique Universelle d'Anvers, 51 p.

PETRUS BEY, Juana María (1987) - "La frontera hispano-portuguesa como factor geográfico de integración" in *Acta, Ponencias e Comunicaciones. Encuentros/Encontros de Ajuda. Olivenza, 1985*, Badajoz, Diputación Provincial de Badajoz, p. 295-303.

PETTENGILL, Robert B. (1934) - *The United States foreign trade in copper ny classes and countries (1790-1932): an explanation of trends and fluctuations*, Stanford, Stanford University, 331 p.pol. (Dissertação de Doutoramento).

PETTENGILL, Robert B. (1935) - "The United States foreign trade in copper (1790-1932)", *The American Economic Review*, Evanston, III, XXV, 1, p. 426-441.

PEYER, Hans Conrad (1979) - "Les cours d'eau et les frontières à travers l'histoire suisse" in *Frontières et Contacts de Civilisation. Colloque Universitaire Franco-Suisse. Besançon-Neuchâtel, 1977*, Neuchâtel, La Baconnière, p. 51-63.

PHILIPPS (1819) - *Histoire de la navigation intérieure et particulièrement de celle d'Angleterre jusqu'en 1803, traduite de l'ouvrage anglais de... par M. J. Cordier*, 2 vol., Paris, Imp. Firmin Didot.

PICÃO, J. da Silva (1983) - *Através dos campos. Usos e costumes agricolo-alentejanos (concelho de Elvas)*, 3.ª ed., Lisboa, Dom Quixote, 425 p. (1.ª ed., 1903-1905).

PIMENTEL, Frederico Augusto (1895) - "Viação ordinária, accelerada e fluvial em Portugal", *Revista de Obras Públicas*, Lisboa, XXIV, p. 337-387.

PIMENTEL, Leonel (1991) - *Bibliografia alentejana existente na Biblioteca da Escola Secundária de Gabriel Pereira de Évora*, Évora, Câmara Municipal de Évora, 131 p.

PINA, Ruy de (1902) - *Chronica de El-Rei D. Affonso V*, II, Lisboa, Mello de Azevedo, 160 p.

PINARD, Jacques (1978) - "La ligne de chemin de fer Lulea-Kiruna-Narvik" in *Études de Géographie des Transports. Transports et frontière. Transports et montagne. Colloque de Bâle, 1977* (R. Caralp et H. Sulser ed.), Basileia, Union Géographique Internationale, p. 249-257.

PINARD, Jacques (1979) - "Rivalité et complementarité des 3 ports atlantiques: Bordeaux, Nantes-Saint Nazaire, La Rochelle" in *Villes et Ports. Développement portuaire, croissance spatiale des villes, environment littoral,* Paris, CNRS, p. 131-139.

PINEDO VARA, I. (1963) - *Piritas de Huelva: su historia, mineria y aprovechamiento,* Madrid, 1004 p.

PIÑEIRO PELETEIRO, Rosario (1987) - *Comercio y Transporte*, Madrid, Sintesis, 140 p.

PINTADO, A.; BARRENECHEA, E. (1974) - *A raia de Portugal, a fronteira do subdesenvolvimento,* Porto, Afrontamento, 254 p.

PINTO, Maria Helena Mendes; PINTO, Victor Roberto Mendes (1968) - *As misericórdias do Algarve,* Lisboa, Ministério da Saúde e Assistência, 392 p.

A Pintura do Mundo. Geografia Portuguesa e Cartografia dos séculos XVI a XVIII. Catálogo da Exposição, (1992), Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto, 61 p.

PIRES, Maria Laura Bettencourt (1987) - *William Beckford e Portugal: uma visão diferente do homem e do escritor*, Lisboa, Edições 70, 291 p.

PLATT, D. C. M. (1963) - "The role of the British Consular Service in overseas trade (1825-1914)", *Economic History Review,* 2.ª sér., 15, 3, p. 492-512.

PLATT, D. C. M. (1971) - *The Cinderella Service: British consuls since 1825,* Londres, Longman, X + 272 p.

POINSARD, León (1910) - *Le Portugal inconnu. I - Paysans, marins et mineurs. II - L'industrie, le commerce et la vie publique,* 2 vol., Paris, Bureau de la Science Sociale (Sep. *La Science Socile suivant la méthode d'observation,* XXV, 2, 67-68 e 74-75).

POMBINHO Jr., J.A. (1952) - "Almodovar, Mértola, Odemira e Ourique e as suas cantigas populares", *Arquivo de Beja,* Beja, IX, I-IV, p. 29-32.

PONSOT, P. (1976) - "En Andalusie Occidentale: systèmes de transports et développement économique (XVI^e^-XIX^e^ siècles)", *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations,* Paris, XXXI, 6, p. 1195-1212.

PORTEOUS, J. Douglas (1977) - *Canal Ports: the urban achievement of the Canal Age,* Londres, Academic Press, 248 p.

Portugaliae Monumenta Historica. Leges et Consuetudines (1856) I, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 980 p.

"Portugueses e espanhóis estão interessados na valorização definitiva da barra do Guadiana para melhor servir o vasto *interland* Algarbo-Andaluz", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 26 de Setembro de1964, p. 1.

POUNDS, Norman J.G. (1951) - "Geographical factors in the explotation of mineral" in *London Essays in Geography - Rodwell Jones Memorial Volume* (L. Stamp and S. Wooldridge ed.), Londres, London University Press, p. 241-253.

POUNDS, Norman J. G. (1959) - *Geography of iron and steel,* Londres, Hutchinson University Library, 192 p.

PRADO, Casiano de (1851) - "Diccionario Geográfico-Estadístico-Historico del señor Madoz", *Revista Minera,* Madrid, II, p. 76-85.

PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro (1982) - *Comercio exterior y crecimiento Económico en España (1826-1913): tendencias a largo plazo,* Madrid, Banco de España, 120 p.

PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro (1988) - *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930),* Madrid, Alianza, 285 p.

PRIETO, Mariano (1917) - "Ultimos datos oficiales referentes a la míneria en Portugal. Minas exploradas y denunciadas en las proximidades de nuestra frontera durante el ano de 1914", *Boletín Oficial de Minas y Metalurgia,* Madrid, I, 2, p. 41-48.

PRINCE, Hugh (1975) - "Fernand Braudel and total history", *Journal of Historical Geography,* Londres, 1, 1, p. 103-106.

PROENÇA, M. Candida; MANIQUE, A.P. (1990) - "Da reconciliação à queda da monarquia" in *Portugal Contemporâneo* (António Reis dir.), II, Lisboa, Alfa, p. 13 - 100.

Programas para os exames de machinistas fluviaes e de longo curso aprovados por portaria de 21 de Agosto de 1897 (1897), Lisboa, Imprensa Nacional, 10 p.

Publicações periódicas portuguesas existentes na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1641-1910 (1983), Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 318 p.

QUARESMA, António Martins (1985) - "Importância histórica do rio Mira como via de penetração no interior - séculos XIX e XX" in *Congresso sobre o Alentejo, Évora, 1985*, I, Beja, Associação dos Municipios do Distrito de Beja, p. 232-246.

QUARESMA, António Martins (1986) - *Apontamento histórico sobre Vila Nova de Milfontes*, Vila Nova de Milfontes, s.ed., 145 p.

QUARESMA, António Martins (1989) - *Odemira. Subsídios para uma monografia*, Odemira, Câmara Municipal de Odemira, 171 p.

QUARESMA, António Martins (1993) - *A barca de Odemira*, Odemira, Câmara Municipal de Odemira, 199 p.

QUEIRÓS, Eça de (s.d.) - *O Primo Basilio,* 8.ª ed., Lisboa, Livros do Brasil, 457 p.

QUEIRÓS, Eça de (1877) - "Commercio e industria do norte de Inglaterra (1874-1875)", *Relatórios dos Consules de Portugal...*, Lisboa, Imprensa Nacional, p. 270-293.

QUEIRÓS, Eça de (1899) - "Paris - Commercio e industria em 1898", *Boletim Commercial,* Lisboa, 12, p. 1132-1150.

QUEIRÓS, Eça de (1983) - *Correspondência (leitura, coordenação, prefácio e notas de Guilherme de Castilho),* 2 vol., Lisboa, Imprensa Nacional.

QUEIRÓS, Eça de (1994) - *Correspondência Consular* (Alan Freeland ed.), Lisboa, Cosmos, 198 p.

QUINTELA, A. (1967) - *Recursos de águas superficiais em Portugal Continental,* Lisboa, s. ed., 276 p.

QUINTELA, António de Carvalho (1986) - "O Mondego na hidráulica fluvial portuguesa até ao século XIX" in *História e desenvolvimento da ciência em Portugal. I Colóquio - até ao século XIX. Lisboa, 1985,* Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, p. 1025-1040.

QUIRÓS LINARES, F. (1971) - "Fuentes para la Geografia de la circulación en España: algunos libros sobre los caminos españoles de los siglos XVIII y XIX", *Estudios Geográficos,* Madrid, XXXIII, 123, p. 353-373.

RAFFESTIN, Claude (1974) - "Espace, temps et frontière", *Cahiers de Géographie de Québec,* Québec, 18, 43, p. 23-34.

RAFFESTIN, Claude; GUICHONNET, Paul; HUSSY, Jocelyne (1975) - *Frontières et Sociétés. Le cas franco-genevois,* Lausanne, L'Age d'Homme, 231 p.

RAFFESTIN, Claude; BRESSO, Mercedes (1979) - *Travail, espace, pouvoir,* Lausanne, L'Age d'Homme, 166 p.

RAMOS, Laudemira *et al.* (1988) - *Os Recursos Hídricos no sul de Portugal. Levantamento Bibliográfico e Legislativo*, III, s.l. [Lisboa], Ministério do Planeamento e Administração do Território, 270 p.

RAU, Virgínia (1984) - *Estudos sobre a história do sal português*, Lisboa, Presença, 359 p.

Reglamento General Interino para el Régimen de la Minería publicado por R. D. de 17 de Abril de 1903 (1903), Madrid, Boletin Minero y Comercial, 111 p.

REIS, Jaime (1984) - "O atraso económico português em perspectiva histórica (1860-1913)", *Análise Social*, Lisboa, 20, 80, p. 7-28.

REIS, Jaime (1986) - "A produção industrial portuguesa, 1870-1914: primeira estimativa de um índice", *Análise Social*, Lisboa, XXII, 94, p. 903-928.

REIS, Jaime (1987) - "A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal (1870-1913)", *Análise Social*, Lisboa, XXIII, 96, p. 207-227.

REIS, Jaime (1993) - "O analfabetismo em Portugal no século XIX: uma interpretação" in *O Atraso Económico Português em Perspectiva Histórica: Estudos sobre a Economia Portuguesa na segunda metade do século XIX (1850-1930)*, Lisboa, Imprensa Nacional, p. 227-253.

Relación de Municipios desaparecidos desde principios de siglo (1981) Madrid, Instituto Nacional de Estadística, 86 p.

RÉMAURY, H. (1888) - *La production du cuivre et sa hausse récente*, Paris, Publ. du Journal "Le Génie Civil", 34 p.

REPARAZ, G. (1902) - "El problema de la navegación fluvial en España", *La Vida Marítima*, Madrid, I, 22, p. 5-7 e I, 25, p. 4-6.

Representação das Companhias Portuguezas Exploradoras das Minas da Provincia de Huelva, Hespanha, pedindo a protecção do Governo... (1889), Lisboa, Imprensa Nacional, 14 p.

REY DE LAS PEÑAS, Remedios (dir.) (1985) - *Guia-Inventario. Indice del Archivo Municipal de Ayamonte - Huelva*, Huelva, Diputación Provincial, 317 p.

[RIBEIRO], Aquilino (1907) - "Casos do dia", *Vanguarda*, Lisboa, 3 de Outubro de 1907, p. 1.

RIBEIRO, Carlos (1861) - "Consulta do conselho de minas...", *Boletim do Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria*, Lisboa, 12, p. 437-438 e 518-547.

RIBEIRO, José Silvestre (1886) - "As Minas em Portugal. Estudo historico-administrativo" in *História dos Estabelecimentos Scientificos, Litterarios e Artisticos de Portugal...*, XV, Lisboa, Imprensa Nacional, p. 189-299.

RIBEIRO, José Silvestre (1892-a) - "Licença a Joseph William Henry Bleck, para a construção de um caminho de ferro (americano) - Lagos, Vila Nova de Portimão, Lagoa, Silves, Loulé, Faro, Fuseta, Tavira e Vila Real de Santo António" in *História dos Estabelecimentos Scientificos, Litterarios e Artisticos de Portugal...*, XVII, Lisboa, Academia Real das Sciencias, p. 498.

RIBEIRO, José Silvestre (1892-b) - "Serviço de navegação a vapor do rio Sado entre Setúbal e Alcacer do Sal. Carta de lei de 21 de Julho de 1887" in *História dos Estabelecimentos Scientificos, Litterarios e Artisticos de Portugal...*, XVII, Lisboa, Academia Real das Sciencias, p. 460.

RIBEIRO, José Silvestre (1892-c) - "Serviço de navegação entre Vila Real de Santo António e Mértola. Carta de lei de 6 de Março de 1884" in *História dos Estabelecimentos Scientificos, Litterarios e Artisticos de Portugal...*, XVII, Lisboa, Academia Real das Sciencias, p. 128.

RIBEIRO, Orlando (1942) - "Para uma geografia do trigo em Portugal", *Boletim da Federação Nacional dos Produtores de Trigo,* Lisboa, 2, p. 11-19.

RIBEIRO, Orlando (1949) - "Campos limpos e campos arborizados", *Arquivo de Beja,* Beja, VI, 3-4, p. 241-247.

RIBEIRO, Orlando (1953) - "A planície", Sep. *Panorama - revista portuguesa de arte e turismo,* Lisboa, 2ª sér., 7-8, 12 p.n.n.

RIBEIRO, Orlando (1954) - "Portugal e o 'Algarve': singularidade de um nome de província", *Boletim de Filologia,* Lisboa, XIV, p. 330 -339.

RIBEIRO, Orlando (1955) - "Portugal" in *Geografía de España y Portugal* (M. de Terán, dir.), V, Barcelona, Montaner y Simón, 290 p.

RIBEIRO, Orlando (1968) - *Mediterrâneo. Ambiente e tradição,* Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 273 p.

RIBEIRO, Orlando (1970) - *A evolução agrária no Portugal Mediterrâneo. Notícia e comentário de uma obra de Albert Silbert,* Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 226 p.

RIBEIRO, Orlando (1975) - "Réflexions sur les paysages agraires de la Méditerranée: le déclin d'une civilisation" in *Atti del Convegno Internazionale "I Paesaggi Rurali Europei", Perugia - 1973,* Perugia, p. 545-564.

RIBEIRO, Orlando (1977) - *Introduções geográficas à História de Portugal. Estudo crítico,* Lisboa, Imprensa Nacional, 232 p.

RIBEIRO, Orlando [1979] - *Geografia e Civilização. Temas portugueses,* 2.ª ed., Lisboa, Livros Horizonte, 161 p. (1.ª ed., 1961)

RIBEIRO, Orlando (1987) - *Portugal. O Mediterrâneo e o Atlântico,* 5.ª ed., Lisboa, Sá da Costa, 189 p. (1ª ed., 1945).

RIBEIRO, Orlando (1989-) - *Opúsculos geográficos,* I- , Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

RIBEIRO, Orlando; DAVEAU, Suzanne; GARCIA, João Carlos; ALEGRIA, Maria Fernanda (1995) - "Les recherches de Géographie Historique au Portugal" in *Géographie Historique et Culturelle de l'Europe - Hommage au Professeur Xavier de Planhol* (coord. Jean-Robert Pitte), Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, p. 329-351.

RIBEIRO, Orlando; LAUTENSACH, Hermann; DAVEAU, Suzanne (1987-1991) - *Geografia de Portugal,* 4 vol., Lisboa, João Sá da Costa.

RICARD, Robert (1955) - *Études sur l'Histoire des Portugais au Maroc,* Coimbra, por ordem da Universidade, 500 p.

RIEKEN, Jorge (1857) - *Observaciones acerca de la importancia industrial de las antiguas minas de cobre en el mediodia de España y Portugal,* Madrid, Imp. de M. Rivadeneyra, 69 p.

RINGROSE, D. R. (1972) - *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850),* Madrid, Ed. Tecnos, 221 p.

RINGROSE, D. R. (1974) - "España en el siglo XIX: transportes, mercado interior e industrialización", *Hacienda Pública Española,* Madrid, 27, p. 81-88.

"Os rios de Portugal - O Guadiana não produz força motriz - É util a sua applicação aos transportes commerciaes - O depoimento de um technico" (1910), *Diário Illustrado - Jornal monarchico,* Lisboa, 13286, 21 de Dezembro de 1910, p. 1-2.

RIUDAVERTS Y TUDURY, Pedro (1867) - *Derrotero de las costas de España y de Portugal desde el Cabo Trafalgar hasta el Puerto de La Coruña,* Madrid, Dirección de Hidrologia, 634 p.

RIVAS GODOY, Salvador (1961) - "Sinopsis de la vegetación de la cuenca del Guadiana", *Anales de la Real Academia de Farmacia*, Madrid, 27, 6, p. 397-408.

ROCHA, Francisco (1930) - "Malária at *Mina de S.Domingos*", *Arquivos do Instituto Bacteriológico Câmara Pestana*, Lisboa, VI, II, p. 123-137.

RODRIGUES, Manuel (1921) - *A industria mineira em Portugal. Estudo económico-jurídico*, Coimbra, Coimbra Editora, 215 p.

RODRIGUEZ BERNAL, E. (1989) - "El tráfico del puerto de Sevilla desde 1900 a 1935", *Archivo Hispanense*, Sevilha, 219, p. 175-197.

ROLT, L. T. C. (1969) - *Navigable waterways*, Londres, Longman, 188 p.

ROSO LUNA, I.; PINEDO VARA, I. [1958] - *El cobre y las piritas en España*, Madrid, Dirección General de Minas y Combustibles, 157 p.

ROXO, Maria José (1994) - *A Acção Antrópica no Processo de Degradação de Solos: a Serra de Serpa e Mértola*, Lisboa, ed. autor, 387 p. pol. (Dissertação de Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa).

RÚA FIGUEROA, Ramón (1868) - *Minas de Rio-Tinto: estudios sobre la explotación y el beneficio de sus minerales*, Corunha, Estab. Tipografico de Eusebio Cascante, 304 p.

RUIZ, David (1985) - "España, 1902-1923: vida política, social y cultural" in *Historia de España - VIII Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo (1834-1923)* (M. Tuñon de Lara dir.), 2.ª ed., Barcelona, Labor, p. 459-549.

RUIZ MANJÓN-CABEZA, O. (1985) - "Notas sobre el estudio de la prenta local del primer tercio del siglo XX: objetivos de investigación" in *Actas III Coloquio de Historia de Andalucía - Historia Contemporánea. Córdoba 1983.*, III, Córdoba, Monte de Piedad e Caja de Ahorros de Cordoba, p. 293-298.

RUIZ PÉREZ, Pedro (1988) - *El razonamiento de la navigación del Guadalquivir de Fernán Perez de Oliva*, Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, 102 p.

SÁ, Mário Vieira de (1911) - *O Alentejo - sua descripção geral, principaes producções e projectos de irrigação*, Lisboa, s.ed., 212 p.

SÁ, Vitor de (1981) - "Problemas e perspectivas num inventário da imprensa operária portuguesa", *Análise Social*, Lisboa, XVII, 67-68, p. 839-860.

SAINT-MARTIN, Vivien de (1884) - *Nouveau Dictionnaire de Géographie Universelle*, II, Paris, Hachette et Cie, 1008 p.

SAINT-VINCENT, Bory de (1823) - *Guide du Voyageur en Espagne*, Paris, Louis Janet, XXXVIII + 666 p.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1987) - "Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas", *Povos e Culturas*, Lisboa, 2, p. 113-144.

SALOM COSTA, Julio (1967) - *España en la Europa de Bismark. La politica exterior de Canovas*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Cientificas, 434 p.

SAMPAIO, António do N. Pereira (1872) - "Algumas palavras ácerca da costa do Algarve", *Anais do Club Militar Naval*, Lisboa, 2, 1872, p. 23-28, 77-79, 113-116.

SANCHES, J.-G. (1986) - *Peixes de interesse comercial (lista de nomes portugueses)*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação das Pescas, 67 p.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás (1975) - *Jalones en la modernización de España*, Barcelona, Ariel, 181 p.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás (1977) - *España hace un siglo: una economía dual*, Madrid, Alianza, 183 p.

SÁNCHEZ CASADO, Isabel (1983) - *La estadística del estado en los períodos constitucionales*, Madrid, Movinter, 223 p.

SÁNCHEZ DIAZ, F. J. (1988) - "Estrategias campesinas frente a la penetración del capitalismo minero: problemas de la cuenca minera de Huelva (s. XVIII-XIX)", *Huelva en su Historia*, Huelva, 2, p. 589-602.

SÁNCHEZ LAFUENTE, Juan (1975) - *Historia de la estadística como ciencia en España (1500-1900)*, Madrid, INE, 296 p.

SÁNCHEZ LORA, José Luis (1980) - *Demografía y análisis histórico: Ayamonte (1600-1860)*, Sevilha, 523 p. pol. (Dissertação de Licenciatura).(Id., Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 1987, 335 p).

SÁNCHEZ LORA, José Luis (1986) - "La inmigración portuguesa en Ayamonte (1600-1860)", *Huelva en su Historia*, Huelva, 1, p. 317-331.

SÁNCHEZ MANTERO, Rafael (1981-a) - *Los cien mil hijos de San Luis y las relaciones franco-españolas*, Sevilha, Universidad de Sevilha, 206 p.

SÁNCHEZ MANTERO, Rafael (1981-b) - "El contrabando de Gibraltar en la primera mitad del siglo XIX", *Moneda y Crédito*, Madrid, 151, p. 19-40.

SÁNCHEZ MANTERO, Rafael (1985) - "Andalucía contemporanea en el Public Record Office" in *Actas III Coloquio de Historia de Andalucía - Historia Contemporánea. Córdoba 1983*, III, Córdoba, Monte de Piedad e Caja de Ahorros de Cordoba, p. 347-352.

SÁNCHEZ RUBIO, C. (1979) - *Caracteres climaticos de la cuenca del Guadiana y sus repercuciones agrárias,* Salamanca, Universidad de Salamanca, 146 p.

SANGUIN, André-Louis (1983) - "L'architecture spatiale des frontières politiques: quelques réflexions théoriques à propos de l'exemple suisse", *Regio Basiliensis,* Basileia, 24, 1, p. 1-10.

S[ANTA] C[LARA], Fr. A[nastasio] de (1807) - *Guia de Viajantes ou Roteiro de Lisboa para as cortes, e cidades principaes da Europa...,* Lisboa, Offic. de João Rodrigues Neves, 181 p.

SANTARÉM, Visconde de (1842) - *Quadro elementar das relações politicas e diplomáticas de Portugal com as diversas potências do mundo,* I, Paris, J. Ailland, 589 p.

SANTARÉM, Visconde de (1842) - *Corpo Diplomático Portuguez...,* I, Paris, J. Aillaud, 394 p.

SANTOS, Rui (1987-a) - "Configurações espaciais agrárias no Baixo Alentejo (Mértola na segunda metade do século XVIII)", *Revista de História Económica e Social,* Lisboa, 20, p. 1-44.

SANTOS, Rui (1987-b) - *O socorro aos lavradores de Mértola em 1792,* Mértola, Campo Arqueológico de Mértola, 97 p.

SANTOS, Rui (1992) - "Do mito à doutrina: imagens do Alentejo no memorialismo de fins do século XVIII", Sep. *Encontro Ibérico sobre História do Pensamento Económico,* Lisboa, Centro de Investigação sobre Economia Portuguesa, 13 p. pol.

SANTOS, Rui (1993) - "Senhores da terra, senhores da vila: elites e poderes locais em Mértola no século XVIII", *Análise Social,* Lisboa, XXVIII, 121, 2°, p. 345-369.

SANTOS MADRAZO (1984) - *El sistema de transportes en España (1750-1850),* 2 vol., Madrid, Turner.

SÃO JOSÉ, Fr. João de (1983) - "Corografia do Reino do Algarve (1577)" in *Duas descrições do Algarve do século XVI* (apresentação, leitura, notas e glossário de M. Viegas Guerreiro e J. Romero Magalhães), Lisboa, Sá da Costa, p. 21-132.

SARMENTO, João Carlos (1995) - "Portuguese-Spanish border in the XIX century. The establishment of the frontier control", *Chimera,* Cork, 10, p. 11-18.

SARRÃO, Henrique Fernandes (1983) - "História do Reino do Algarve (*circa* 1600)" in *Duas descrições do Algarve do século XVI* (apresentação, leitura, notas e glossário de M. Viegas Guerreiro e J. Romero Magalhães), Lisboa, Sá da Costa, p. 133-174.

SAUL, S. B. (1980) - *Industrialisation and de-industrialisation? The interaction of the German and British economies before the First World War*, Londres, German Hist. Inst., 32 p.

SAUMON, R. (1974) - "Le remorquage à vapeur sur la Saône", *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Chalon-sur-Saône*, Chalon-sur-Saône, 43, p. 39-52.

SCHETER, Edg. (1913) - *Le Portugal au point de vue minier*, Liège, Société Belge d'Études et d'Expansion, 16 p.

SCHULTEN, Adolfo (1920) - *Hispania - Geografia, Etnologia, História*, Barcelona, Tip. La Académica.

SEOANE, Maria Cruz (1983) - *Historia del periodismo en España. II - El siglo XIX*, Madrid, Alianza, 336 p.

SEQUEIRA, António Mendes (1964) - "Saudades de um rio e das caldeiradas comidas a bordo dos barcos de passageiros", *Jornal do Algarve*, Vila Real de Santo António, VIII, 403, p. 1 e 6.

SEQUEIRA, José Victor da Costa (1886) - *Guia Itinerário de Portugal referido a 30 de Junho de 1884...*, Lisboa, Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, 227 p.

SEQUEIRA, P.V.C. (1883-1884) - "Notícia sobre o estabelecimento mineiro de S.Domingos (1868-1880)", *Revista de Obras Públicas e Minas*, Lisboa, XIV, 163-164, p. 185-284; XIV, 167-168, p. 377-409; XV, 177-178, p. 480-540; XV, 179-180, p. 579-651.

SERMET, J. (1983) - *La frontière hispano-française des Pyrénées et les conditions de sa délimitation*, Pau, Amis du Livre Pyrénéen, 286 p.

SERRÃO, J. Veríssimo (1986) - *História de Portugal (1851-1890)*, IX, Lisboa, Verbo, 423 p.

SERRÃO, Joel (1979) - *Das razões históricas dos fracassos industriais portugueses*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 50 p. (Sep. *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa*, XX).

SERRÃO, Joel (1980) - *Temas oitocentistas. Para a História de Portugal no século passado. Ensaios*, 2.ª ed., 2 vol., Lisboa, Livros Horizonte (1ª ed., 1959).

SERRÃO, Joel; LEAL, Maria José da Silva; PEREIRA, Miriam Halpern (1984-1985) - *Roteiro de Fontes de História Portuguesa Contemporânea*, 3 vol., Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica.

SIDERI, Sandro (1978) - *Comércio e poder. Colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas*, Lisboa, Cosmos, 361 p.

SILBERT, Albert (1981) - *Do Portugal de Antigo Regime ao Portugal Oitocentista*, Lisboa, Livros Horizonte, 281 p. (1ª ed., 1970).

SILBERT, Albert (1978) - *Le Portugal Méditerranéen à la fin de l'Ancien Régime. XVIIIe début du XIXe siècle*, 2.ª ed., 3 vol., Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica.

SILBERT, Albert (1978) - *Do Portugal de Antigo Regime ao Portugal Oitocentista*, 3ª ed., Lisboa, Livros Horizonte, 281 p.

SILBERT, Albert (1985) - *Le problème agraire portugais au temps des premières Cortès Libérales (1821-1823)*, 2ª ed., Paris, Fundation Calouste Gulbenkian, 335 p.

SILVA, A. A. Baldaque da (1889) - *Roteiro marítimo da costa occidental e meridional de Portugal*, I, Lisboa, Imprensa Nacional, 102 p.

SILVA, A. A. Baldaque da (1892) - *Estado actual das pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 519 p.

SILVA, António de Morais (1951) - *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, 10ª ed., III, Lisboa, Confluência, 1124 p.

SILVA, Filippe Felix da (1906) - *Breve estudo sobre a serra leste do Algarve. Nota sobre o seu estado económico-agricola*, Lisboa, Instituto de Agronomia e Veterinária, 46 p.

SILVA, Francisco Maria Pereira da (1872) - "Projecto de alumiamento maritimo para a costa de Portugal. Descripção de todos os pharoes ali existentes, e melhoramentos de que careciam em 1865", *Revista de Obras Públicas e Minas*, Lisboa, III, p. 37-47, 146-168 e 185-198.

SILVA, Inocêncio Francisco da; ARANHA, Pedro Venceslau de Brito (1858-1923) - *Diccionario Bibliographico Portuguez*, 22 vol., Lisboa, Imprensa Nacional.

[SILVA], [Luis] (s.d.) - [*Catálogo do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Mertola*], s.l., [Mertola], s.ed., 43 p.n.n.

SILVA, Luiz Augusto Rebello da (1971) - *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*, 6 vol., Lisboa, Imprensa Nacional (1.ª ed., 1869).

SILVA, Luísa Vieira da; GARCIA, João Carlos (1981) - "O Inquérito Industrial de 1881 - nota sobre um centenário", *Finisterra*, Lisboa, XVI, 32, p. 318-328.

SILVA, Marcos Vieira da (1902) - *Da marinha mercante portugueza e a sua influencia económica*,Lisboa, Manuel Gomes Ed., 72 p.

SILVA, Marcos Vieira da (1906) - *Portos francos (contendo os planos dos portos-francos de Hamburgo, Bremen, Copenhague, Génova e Trieste, mappas graphicos e estatisticos e o regulamento do porto-franco de Hamburgo)*, Lisboa, Livraria Ferin, 282 p.

SILVEIRA, António Henriques da (1789) - "Racional discurso sobre agricultura e população da Provincia de Alem-tejo" in *Memorias Económicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, I, Lisboa, Officina da Academia Real das Sciencias, p. 41-122.

SILVEIRA, J.H. Fradesso da (1868) - *Mappas das medidas do novo systema legal comparadas com as antigas nos diversos concelhos do Reino e Ilhas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 298 p.

SLAVEN, A. (1980) - "The Shipbuilding Industry" in *The Dynamics of Victorian Business Problems and Perspectives to the 1870's* (Roy Church ed.), Londres, George Allen and Unwin, p. 107-125.

SMITH, Crosbie (1980) - "Britain's shipbuilders: the years of progress (1840-1914)", *Transport History*, Tavistock, Devon, 11, 3, p. 258-272.

Sobre o comercio e navegação em Portugal desde que estalou a conflagração europeia. Folheto de vulgarização A-II R 2 [1916], Lisboa, Ministério das Finanças - Direcção Geral da Estatística, 16 p.

SOBRINHO, António (1978) - "Elementos hidrométricos de cursos de água portugueses (decénio 1960/61 - 1969/70)", *Finisterra*, Lisboa, XIII, 25, p. 139-148.

SOCORRO JUNIOR (1893) - "O Guadiana", *O Petiz*, Vila Real de Santo António, 26 de Novembro de 1893, p. 3-4.

SOLÉ TURA, Jordi; AYA, Eliseo (1985) - *Constituciones y periodos contituyentes en España (1808-1936)*, 13.ª ed., Madrid, Siglo XXI, 175 p.

SOLLA, Luiz de Castro e (1925) - *Porque importamos cobre? - seguido de breves noções de metalografia com 78 ilustrações*, Lisboa, s.ed., 158 p.

SOUSA, A. E. de F. Cavalleiro e (1894) - *A Exposição Industrial de Belém em 1893*, Lisboa, Lucas e Filho Ed., 124 - XLVII p.

SOUSA, F.L. Pereira de (1924) - "Aperçu sur le Carbonique de la rive droite du Guadiana", *Comunicações dos Serviços Geológicos de Portugal*, Lisboa, XV, p. 43-48.

SOUSA. J. M. Motta de; VELOSO, L. Mariano (1987) - *História da imprensa periódica portuguesa. Subsidios para uma bibliografia*, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 252 p.

SOUSA, Maria Leonor Machado de (1988) - "Viajantes britânicos em Portugal" in *Estudos e Ensaios em Homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*, Lisboa, Sá da Costa, p. 333-340.

S[OUTOMAIOR], J[oão] de M[ello] e S[ousa] da C[unha] (1839) - *Opusculo consagrado á memoria de José de Souza e Mello. Pela gratidão do seu mais obrigado sobrinho...*, Lisboa, Typ. de J. F. de Sampaio, 49 + XXXIII + 24 p.

SPENCER, Vivian Eberle (1972) - *Raw materials in the United Stades economy: 1900-1969*, Washington, Bureau of the Census / Bureau of Mines, 66 p.

STANISLAWSKI, Dan (1963) - *Portugal's other kingdom: the Algarve*, Austin, University Texas Press, 273 p.

STENTZ, André (1981) - "Les bateaux et la batellerie" in *Une Histoire du Rhin* (P. Ayçoberry e M. Ferro dir.), Paris, Ed. Ramsay, p. 337-349.

SUNDHEIM, Guilhermo (1899) - "Sobre economía minera. Carta abierta", *Revista Minera*, Madrid, L, 1723, p. 153-154.

TAVARES, Lorés (1880) - "Villa Real de Santo António", *O Algarve Illustrado*, Faro, I, 13, 1 de Dezembro de 1880, p. 49-51.

TAYLOR, Peter (1989) - *Political Geography*, 2.ª ed., Nova Iorque, Longman, 308 p.

TBHAUT, Louis (1979) - "Les voies navigables et l'industrialisation du Nord de la France", *Revue du Nord*, Lille, 61, 240, p. 149-163.

TEDDE DE LORCA, Pedro (1981) - "Un capitalismo precario (1874-1920)" in *Historia de Andalucía. VII - La Andalucía Contemporánea (1868-1981)* (A. M. Bernal dir.), Barcelona, Planeta, p. 161-214.

TEDDE DE LORCA, Pedro (1985) - "Sobre los orígenes históricos del subdesarrollo andaluz: algunas hipótesis" in *La modernización económica de España (1830-1930)* (N. Sanchez Albornoz dir.), Madrid, Alianza, p. 299-318.

TELLES, Silva (1908) - "Portugal. Introdução Geográfica" in *Notas sobre Portugal*, I, Lisboa, Imprensa Nacional, p. 1-55.

TELLES, Silva (1929) - "Portugal. Aspectos geográficos e climáticos" in *Portugal. Exposição Portuguesa em Sevilla*, Lisboa, s.ed., 95 p.

TENGARRINHA, José (1989) - *História da imprensa periódica portuguesa*, 2.ª ed., Lisboa, Caminho, 352 p.

TERÁN, M. (dir.) (1952-1967) - *Geografía de España y Portugal,* 5 tomos, Barcelona, Montaner y Simón.

"Terras esquecidas. Os concelhos raianos do Baixo Alentejo e Algarve estão pessimamente servidos de meios de comunicação. Impõe-se o restabelecimento de carreiras de vapores no Guadiana", *Diário de Notícias,* Lisboa, 13 de Novembro de 1922, p. 3.

THOMASSIN, F. (1836) - *Communications faciles et économiques. Superiorité des routes en béton sur les chemins de fer et les canaux,* Estrasburgo, F. G. Levrault, 80 p.

TODA Y GÜELL, Eduardo (1892) - *Guia de España y Portugal por [...] con un mapa de la Península y planos de las principales ciudades,* Madrid, Fernando Fé, XXIV + 482 + 239 p.

TORRE GÓMEZ, Hipólito de la (1988) - "Las relaciones hispano-portuguesas: una aproximación historica e historiografica", *Bulletin d'Histoire Contemporaine de l'Espagne,* Pau, 7, p. 40-53.

TORRES, Cláudio (1992-a) - "O Garb-Al-Andaluz" in *História de Portugal* (José Mattoso dir.) I, Lisboa, Circulo de Leitores, p. 360-415.

TORRES, Cláudio (1992-b) - "Povoamento antigo no Baixo Alentejo. Alguns problemas de topografia histórica", *Arqueologia Medieval,* Mértola, 1, p. 189-202.

TORTELLA CASARES, G. (1982) - *Los origenes del capitalismo en España: banca, industria y ferro carriles en el siglo XIX,* 2.ª ed., Madrid, Tecnos, 357 p.

TORTELLA CASARES, G. (1983) - "La primera gran empresa química española: la Sociedad Española de la Dinamita (1872-1896)" in *Historia Economica y Pensamiento Social. Estudios en homenaje a Diego Mateo del Peral* (G. Anes, L. A. Rojo y P. Tedde dir.), Madrid, Alianza, p. 431-453.

TORTELLA CASARES, G. (1985) - "La economia española (1830-1900) in *Historia de España - VIII Revolución burguesa, oligarquia y constitucionalismo (1834-1923)* (M. Tuñon de Lara dir.), 2.ª ed., Barcelona, Labor, p. 9-167.

TOTTEN, George M. (1874) - *The Northwest and West Coast of Spain and the Coast of Portugal from Point Estaca to Cape Trafalgar compiled at the United States Hydrographic Office,* Washington, Government Printing Office, 294 p.

"A tragédia do Guadiana" (1910), *Correio Elvense,* Elvas, XXI, 1370, 13 de Maio de 1910, p. 2.

Tratado de Limites entre Portugal e Hespanha assignado em Lisboa pelos respectivos plenipotenciários aos 29 de Setembro de 1864 (1866), Lisboa, Imprensa Nacional, 14 p.

"Tratados e Acordos Comerciais vigentes entre os estados de Europa em 1 de Janeiro de 1898" (1898), *Boletim Commercial,* Lisboa, I, 7, p. 566 ss.

TUDELA, Benjamín de (1982) - *Libro de viajes de...* (J. R. Nom de Déu introd.), Barcelona, Riopiedras, 127 p.

"Tudo começou em 1896", (1994), *Público,* Porto, Supl. "Autovisão" - 3, 15 de Dezembro de 1994, p. 28.

TURNBULL, Gerard (1987) - "Canals, coal and regional growth during the industrial revolution", *Economic History Review,* Kendal (Cumbria), 2.ª sér., 40, 4, p. 537-560.

TURNER, Sue; GREAVES, Tom (1985) - "Miners and mining in the Americas: an annotated bibliography of sources (1970-1984)" in *Miners and Mining in the Americas* (Thomas Greaves and William Culver ed.), Manchester, Manchester University Press, p. 277-347.

ULRICH, Ruy Ennes (1902) - *Crises económicas portuguesas,* Coimbra, Imprensa da Universidade, 243 p.

V., J. (1910) - "O Carvão em Portugal", *O Commercio de Guimarães,* Guimarães, XXVI, 2450, 26 de Abril de 1910, p. 1.

"O vale do Guadiana" (1961), *ACP - Orgão Oficial do Automóvel Club de Portugal,* Lisboa, 31, 3-4, p. 34-39.

VALÉRIO, Nuno (1983) - "O produto nacional de Portugal entre 1913 e 1947: uma primeira aproximação", *Revista de História Económica e Social,* Lisboa, 11, p. 89-102.

VANDELLI, Domingos (1789) - "Memoria sobre algumas producções naturaes deste Reino, das quaes se poderia tirar utilidade" in *Memórias Económicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa,* I, Lisboa, Officina da Academia Real das Sciencias, p. 176-186.

VAN HOUTTE, J.A. (dir.) (1970) - *Un quart de siècle de recherche historique en Belgique (1944-1968),* Louvain, Nauwelaerts, 586 p.

VANNÉY, Jean-Réné (1970) - *L'hydrologie du bas Guadalquivir,* Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Cientificas, 175 p.

VARETA, Bernardino (1903) - *A marinha mercante e a economia nacional. Memória apresentada ao Congresso Marítimo Nacional de 1903,* Porto, Officina do "Commercio do Porto", 173 p.

VARZEANO, José - Ver António Miguel Ascenção Nunes

VARZEANO, José (s.d.) - "Correio, telégrafo e telefone. Coisas alcoutenejas" (inédito).

VARZEANO, José (1976) - "Há um século a grande cheia do Guadiana provocou tragédia em Alcoutim", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 1028, 3 de Dezembro de 1976, p. 1.

VARZEANO, José (1977) - "A pesca no Guadiana em Alcoutim", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 1071, 30 de Setembro de 1977, p. 1.

VARZEANO, José (1985) - "O Castelo de Alcoutim (achegas para o seu conhecimento)", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 4 de Julho de 1985, p. 1.

VARZEANO, José (1988) - "A olaria martinlonguense, uma arte extinta", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 21 de Janeiro de 1988, p. 1.

VARZEANO, José (1989-a) - "A feira de Alcoutim fez 167 anos", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 28 de Setembro de 1989, p. 9.

VARZEANO, José (1989-b) - "A capela de São Martinho e as Cortes Pereiras", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, 28 de Dezembro de 1989, p. 12.

VARZEANO, José (1991) - "As origens do ensino primário na vila de Alcoutim", *Jornal do Algarve,* Vila Real de Santo António, XXXV, 1789, 11 de Julho de 1991, p. 2 .

VARZEANO, José (1993) - "A Casa da Roda. Coisas alcoutenejas", *Jornal do Algarve - Magazine,* Vila Real de Santo António, 30 de Dezembro de 1993, p. 19-20.

VARZEANO, José (1994-a) - "A barca de passagem. Coisas acoutenejas.", *Jornal do Algarve - Magazine,* Vila Real de Santo António, 1922, 27 de Janeiro de 1994, p. 20-21.

VARZEANO, José (1994-b) - "O vinho caseiro. Coisas alcoutenejas", *Jornal do Algarve - Magazine,* Vila Real de Santo António, 1927, 31 de Março de 1994, p. 14-16.

VARZEANO, José (1994-c) - "A oliveira na economia concelhia. Coisas alcoutenejas", *Jornal do Algarve - Magazine,* Vila Real de Santo António, 30 de Abril de 1994, p. 14-15.

VARZEANO, José (1994-d) - "Os rossios. Coisas alcoutenejas", *Jornal do Algarve - Magazine,* Vila Real de Santo António, 30 de Junho de 1994, p. 10-11.

VASCONCELOS, Damião A. de Brito (1937) - *Notícias históricas de Tavira (1242-1840)*, Lisboa, Liv. Lusitana, 233 p.

VASCONCELLOS, Ernesto de (1904) - *Exposição de Cartografia Nacional (1903-1904). Catálogo*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 279 p.

VASCONCELLOS, Francisco de Almeida e (1918) - "Sistema de roças para o arroteamento dos baldios e terrenos de charneca na serra de Serpa", *Agros*, Lisboa, 2.° ano, 10-12, p. 261-262.

VASCONCELLOS, J. Leite de (1899-1900) - "Da Lusitânia à Bética", *O Arqueólogo Português*, Lisboa, V, 8, p. 225-249.

VASCONCELLOS, J. Leite de (1933-1988) - *Etnografia Portuguesa. Tentame de sistematização*, 10 vol., Lisboa, Imprensa Nacional.

VASCONCELLOS, J. Leite de (1938) - *Opúsculos. V - Etnologia*, Lisboa, Imprensa Nacional.

VASCONCELLOS, J. Leite de (1959) - *Lições de Filologia Portuguesa*, 3.ª ed., Rio de Janeiro, Livros de Portugal, 488 p.

VASCONCELLOS, J. Leite de (1975 e 1979) - *Cancioneiro Popular Português* (coord. Maria Arminda Zaluar Nunes), 2 vol., Coimbra, Por Ordem da Universidade.

VEIGA, Sebastião Philippes Martins Estácio da (1983) - *Memória das antiguidades de Mértola*, Lisboa, Imprensa Nacional - Câmara Municipal de Mértola, 192 p. (1.ª ed., 1880).

VENTURA, António (1977) - *O sindicalismo no Alentejo: a "tournée" de Propaganda de 1912*, Lisboa, Seara Nova, 139 p.

VENTURA, António Eduardo (1987) - "As gotas de ar frio e o regime da precipitação em Portugal", *Finisterra*, Lisboa, XII, 43, p. 39-69.

VENTURA DE CALLEJON (1874) - "Memoria sobre la industria minera de Portugal", *La Mineria*, Madrid, 109, p. 2-3; 110, p. 1; 111, p. 1-2.

VERHASSELT, Yola (1987) - "La perception de l'espace transfrontalier", *Revue Géographique de l'Est*, Nancy, 1-2, p. 19-25.

VIANA, Abel (1939) - "Arqueologia alentejana. 4 - Algumas antiguidades de Mértola", *Diário do Alentejo*, Beja, VIII, 2270, p. 1.

VIANA, Abel (1945) - "O futuro Museu Arqueológico de Myrtilis", *Arquivo de Beja*, Beja, II, 1-2, p. 88-93.

VIEGAS, Libertário S. (1988) - "Algarve (1908-1927)", *Anais do Município de Faro,* Faro, XVIII, p. 143-167.

VIEIRA, António Lopes (1980) - "Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940", *Revista de História Económica e Social,* Lisboa, 5, p. 50-94.

VIEIRA, António Lopes (1986) - "Speculations on the growth of the portuguese domestic market in the 19th century: government policy, dependence and availability of resources. An agenda for research", *Estudos de Economia,* Lisboa, VI, 2, p. 129-140.

VIEIRA, Carlindo (1984) - *Barqueiros do Lima,* Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo, 91 p.

VIGARIÉ, Andrè (1979) - *Ports de commerce et vie littorale,* Paris, Hachette, 496 p.

VILAR RAMIREZ, Juan Bautista (1983) - "El esfuerzo industrializador" in *Historia General de España y America. XIV - La España liberal y romantica (1833-1868)* (J.L. Comellas García-Llera dir.), Madrid, Rialp, p. 114-216.

VILELA, José Luís (1992) - "O Remexido e os assaltos ao Correio", *História,* Lisboa, 148, p. 28-46.

VINCENT-SMITH, John (1975) - *As relações políticas luso-britânicas (1910-1916),* Lisboa, Livros Horizonte, 145 p.

VINUESA ANGULO, Julio (cord.) (1982) - *El estudio de la población,* Madrid, Inst. Estudios de Administración Local, 234 p.

VITAL, Pierre (1984) - *Requiem pour une Garonne défunte,* Bordéus, Wallada, 525 p.

VITERBO, Fr. Joaquim de Santa Rosa de (1966) - *Elucidário das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram e que hoje regularmente se ignoram,* 2 vol., Lisboa, Civilização (1.ª ed., 1789-1799).

VIVIAN, Huguette (1966) - "Les modalités de l'écoulement des eaux au Portugal", *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest,* Toulouse, XXXVII, p. 145-176.

WACKERMANN, Gabriel (1987) - "Le vécu transfrontalier et ses répercussions", *Revue Géographique de l'Est,* Nancy, 1-2, p. 5-17.

WANG, Chung-Chi (1932) - *La navigation du Yang-Tsen,* Paris, Les Presses Modernes, 315 p.

WARD, John Robert (1974) - *Finance of canal building in eighteenth century England,* Londres, Oxford University Press, 224 p.

WEBB, John S. (1958) - "Observations on the Geology and origin of the San Domingos pyrite deposit (Portugal)", *Comunicações dos Serviços Geológicos de Portugal*, Lisboa, XLII, p. 129-145.

WEIGERT, Hans W. (dir.) (1957) - *Principles of Political Geography*, Nova Iorque, Appleton-Century-Crofts, 723 p.

WEINHDTZ, Manuel de Bivar (1964) - "Contribuição para o estudo da evolução das flechas de areia na costa sotavento do Algarve", *Boletim Trimestral de Informação. Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos*, Lisboa, 14, p. 132-162.

WEST, Richard (1972) - *River of tears. The rise of the Rio Tinto - Zinc Mining Corporation*, Londres, Earth Island Ltd, 201 p.

WHEELER, Douglas L. (s.d.) - *História política de Portugal (1910-1926)*, Mem Martins, Europa-América, 342 p.

WILHELM, Eberhard Axel (1988) - "O Algarve há 140 anos. A viagem do botânico alemão Heinrich Moritz Willkolmm", *Anais do Município de Faro*, Faro, XVIII, p. 177-213.

WILSON, J.D. (1970) - "Copper as an agricultural fungicide" in *Copper. The science and technology of the metal, its alloys and compounds* (A.Butts ed.), Nova Iorque, p. 812-824.

WOJCIECHOWSKI, Zygmunf (1950) - "Le rôle politique de l'Oder dans l'Histoire" in 5ème *Journées de Synthèse Historique - Les fleuves et l'évolution des peuples (Europe Orientale, Baltique, Mer Noire)*, Paris, Presses Universitaires de France, p. 91-103.

WOLFSKILL, George; PALMER, Stanley (ed.) (1983) - *Essays on Frontiers in World History*, Arlington, University of Texas, 165 p.

WORM-MUELLER, Jacob S. (1937) - "Histoire de la navigation norvégienne", *Revue Historique*, Paris, 179, p. 251-270.

ZAMORA CABANILLAS, Juan Francisco (1984) - *Aportación al conocimiento de la fisiografía del rio Guadiana: la contaminación de las aguas de su cuenca*, Badajoz, Universidad de Extremadura, 44 p.

ZAMORA CABANILLAS, Juan Francisco (1987) - *El Río Guadiana. Fisiografía, régimen, geoquimica y contaminación*, Badajoz, Diputación Provincial de Badajoz, 301 p.

ZAMORA LUCAS, Florentino; CASADO JORGE, M. (1952) - *Publicaciones periodicas existentes en la Biblioteca Nacional. Catalogo*, Madrid, Direción General de los Archivos y Bibliotecas.

ZBYSZEWSKI, G. (1939) - "Observations sur la structure et la morphologie du Bas Alentejo et de l'Algarve", *Bulletin des Études Portugaises et de l'Institut Français au Portugal,* Coimbra, 6, 1, p. 17-36.

ZUQUETE, Afonso Eduardo Martins (1961) - *Nobreza de Portugal,* III, Lisboa, Ed. Enciclopédia, 766 p.

ZYLBERBERG, Michel (1980) - "Capitalisme français et banque espagnole a la fin de l'Ancien Régime: le Canal de Saint-Denis", *Révue d'Histoire Moderne et Contemporaine,* Paris, 27, p. 353-373.

APÊNDICE DOCUMENTAL

Razões e características desta colectânea de documentos

São raros os estudos geográficos que incluem um apêndice documental. Mesmo as análises de Geografia histórica não o apresentam ou apenas lhe reservam um breve espaço. Pareceu-nos importante (e interessante) divulgar um conjunto de documentos dispersos e esquecidos de características díspares, utilizado ao longo da dissertação e dela estreitamente dependente. Cada documento, como cada mapa, cada gráfico ou cada ilustração apenas tem sentido no âmbito deste estudo. A decisão da sua presença no apêndice foi tão só a de possibilitar o conhecimento de determinado texto no seu todo, o que se revelava impossível no corpo do estudo. Daí também a opção na arrumação geral por uma simples ordem cronológica.

O conjunto não serve, pois, para caracterizar o espaço do Baixo Guadiana, porque muitos e muitos aspectos não têm aqui "documento representativo". Porém, e chamando desde já a atenção para os notáveis desequilíbrios quantitativos, poderíamos lembrar alguns temas gerais que têm natural correspondência com algumas das mais importantes partes do estudo.

O primeiro (claramente desfavorecido) é o que se prende com os aspectos físicos do espaço: poucos diplomas se relacionam com as cheias ou outras dificuldades que condicionam a navegabilidade do Guadiana. Já o mesmo não se passa com a navegação marítima e especialmente com a fluvial, objecto central do nosso estudo: o transporte de passageiros e mercadorias, a corporação de pilotos, a circulação na barra, são apenas alguns dos aspectos sobre os quais divulgamos documentação. Também sobre as passagens transversais do rio (barcas e pontes) existem interessantes textos. A complementar rede de transportes terrestres, pelo contrário, não está minimamente representada.

O maior bloco temático pertence à actividade mineira em geral e à Mina de S. Domingos em particular. Face à quase inexistência de fontes ou estudos divulgados sobre este importante empreendimento, coleccionámos informação sobre a sua descoberta e concessão, a construção do caminho de ferro, os inquéritos e relatórios oficiais sobre ele elaborados, sobre os impostos, sobre as greves operárias ...

Os outros sectores económicos da região não foram esquecidos, sobremaneira os que se ligam directamente à vida do rio: a pesca, a agricultura, o comércio. Procurámos

também contemplar alguns aspectos da administração da área, com especial preocupação dedicada à fronteira política luso-espanhola: os tratados, a fiscalização (alfândegas e contrabando), a vivência social desse limite.

Finalmente as descrições do espaço feitas por quem a ele não pertence, quer as construídas aquando da visita de personalidades ilustres, quer especialmente, através da prosa (ou do verso) de atentos viajantes. A elas se ligam, por extensão, as informações sobre o turismo balnear, as festas e as romarias populares que põem em contacto as populações de todo o vasto espaço do Baixo Guadiana.

A proveniência dos documentos é muito diversa, a começar pelos manuscritos lidos, transcritos e divulgados na colectânea. Quanto a estes, optámos pela sua apresentação integral, não tendo procedido a qualquer actualização na grafia dos textos.

A maioria dos presentes documentos impressos foi recolhida em periódicos, embora figurem textos retirados de obras de ficção pura ou de carácter memorialístico e mesmo de livros "técnicos", como é o caso dos roteiros marítimos. Do vasto universo dos periódicos devemos distinguir entre as publicações oficiais editadas por múltiplos organismos do poder central ou regional, os almanaques e revistas e a imprensa. Assim, muitos dos documentos, retive-mo-los das mais de quatro dezenas de títulos que compulsámos, entre a esquecida imprensa local e regional.

Nas etapas finais desta colectânea vários foram os empenhados auxílios dos amigos. A minuciosa correcção paleográfica, sempre difícil para o geógrafo, devê-mo-la a Alcina Manuela de Oliveira Martins e a Luis Carlos Amaral; a cuidada correcção de provas a Alzira Sousa e Costa, a Laura Machado Soares, a Teresa Sousa Guedes e a António Vieira Mouraz; a dactilografia atenta, paciente e eficaz a Nuno Filipe Pimenta Duarte. A todos deixamos aqui o nosso indizível agradecimento.

Abreviaturas

ADB - Arquivo Distrital de Beja.

AHM - Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Mértola.

MOP - Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas,Transportes e Comunicações.

PVR - Arquivo do Departamento de Pilotagem do Porto de Vila Real de Santo António.

Doc. n.º 1

1821 - Londres

Descrição de viagem entre Beja e Vila Real de Santo António, via Mértola e Guadiana.

G. Landmann - *Historical, Military and Picturesque...*, Vol. II, Londres, 1821, p. 59-69.

CHAPTER XIII.

Return to Beja, and Departure for Mertola; the Road and Rivers, with military Remarks; the Estalagem-Novo; the Salto de Lobo; the Road from the Estalagem-Novo to Mertola; the great Chain of Moutains from Cape San Vicente to beyond the Guadiana; Entrance into Mertola, and some military Descriptions; Mertola, or Mertolla, described under military and picturesque Considerations; Antiquities and historical Notes; Rivers and adjacent Country; picturesque Scenery on the Oeiras; picturesque View of Mertola, and Preparations for de Departure by water.

LET us now return to Beja, and proceed to Mertola: the road thither is good, but, in winter, the first league is liable to the muddy, lying in general through cultivated grounds: we gradually descend to a small winter-stream without any bridge, and which, immediately after heavy rains, is very troublesome to infantry, and probably would damage ammunition in cars; the best crossing-place at such times is to continue in the same line with the road, without attempting to pass either above or below it. [1] From this river to the river Corbes, which is a distance of three leagues from Beja, the road is very good, the country is quite open, uncultivated, few trees, and the soil chiefly small gravel and decomposed granite: the general production of this soil is the plant called cistus, and a kind of heath; and there are not more than two or three poor huts to be seen along the whole extent of this road.

There are no hills deserving of notice until we reach the banks of the river Corbes: here the road descends by several turnings to the water; and although the bank is very steep. yet the road is far from being bad. The river is here forded immediately below where two

[1] The Author passed this rivulet after a heavy rain, which had continued with little intermission for twenty-four hours: there were at that time, about four feet of water: his guide attempted to cross a few yards below the road, and narrowly escaped being drowned, owing to some deep holes, wich the troubled water conceals.

equal streams form a junction; but this cannot be attempted after thirty hours of uninterruped rain, which is by no means an uncommon event in Portugal during the rainy season: there is no bridge on any part of the Corbes near this place, so that travellers are at such times liable to be detained a day or two after the rains have ceased, before they can proceed; and if some of them should be obstinately bent on quitting Beja against the advice of the guide, they must submit to the pleasure of riding back to that city, as no acommodation can be found nearer to the river. [2]

The Corbes may be therefore reputed impassable under such circumstances. The ascent on the opposite side, is similar to that descending to the river; the oder parts of the banks of the Corbes are, in general, high, steep, and more broken; and during the winter or rainy season, must always be an object of serious conderation in military operations, especially as the borders of this river do not provide any materials for the construction of bridges.

At two leagues beyond this formidable river, we arrive at the *Estalagem-Novo*, which is a very poor house of acommodation for travellers; but no real accommodation is there to be had: the good people are civil and well disposed, it is true, and will readily offer their all, which only consists of shelter from the weather, agoardente, or agoa-ardente, [3] perhaps a few good eggs, and bad bread. The road from the Corbes to this house is excellent, and, fortunately, never requires any labour to keep it so: for if it did, it would be as bad as Portuguese roads are in general.

The country is perfectly open, uncultivated, and very few habitations are perceptible from the road: the hills are so inconsiderable, that they are not of sufficient importance either to incommode or materially favour any military movements.

We are here too near to the Salto-do-Lobo [4] on the Guadiana, to pass it without paying it a visit: it is only a few miles hence, and highly merits the attention of the curious: no description can convey a satisfactory idea of this phenomenon; we had therefore better spend the remainder of the day in examining it, and see the Guadiana disappear as an unimportant stream, taking its course under ground, where it thus continues to a considerable distance, and then returns to the surface a formidable river: the scenery is beautiful.

---

[2] The author was, fortunately, mounted on a very large and powerful horse when he passed the river, as was also his guide: for, before they came to the middle, the horses feet lost the ground, and they were obliged to swim for ten or fifteen yards in a very strong current, full of bushes and floating branches of trees.

[3] Agoardente, is the Portuguese for the brandy made in the country, and is very bad.

[4] Salto de Lobo, expresses in Portuguese, The Wolf's Leap.

From the Estalagem-Novo to Mertola, the road, for the first league and a half, passes through a country very similar to that after passing the river Corbes; it then enters a chain of mountains which are steep, high, and uncultivated; and extend, from Cape San Vicente in the west, to eight or ten leagues on the east of the Guadiana; beyond them the country is level. These mountains form a branch of the great chain separating the provinces of Algarve and Alemtejo, and is called the Serra de Mertola; and are here so frequently insulated or intersected by ravines, that the road has been made to wind adroitly between them, avoiding that unpleasant succession of ascent and descent, which the traveller is at first sight led to expect; and he is agreeably surprised at finding the road very good, in some places paved, although more generally passing on the solid rock, and occasionally on gravel; on which account it never requires much attention to repairs.

The entrance into Mertola, in a military point of view, is very strong, and might be easily defended; this being the only land-communication Mertola has with the country: for it stands between two rivers (which at this place run nearly parallel to each other), and just above their union; by which means the town is peninsulated; but a more ample description of that place will be found in the sequel.

The last nine leagues from Beja to Mertola may be estimated at forty miles, and perfectly fit for the transport of artillery, when not obstructed by the state of the Corbes as above described; and the whole of the road from Moita to Mertola will, in like manner, admit of the passage of ordnance; but not further on this route.

MERTOLA, or Mertolla, is situated on a high slaty rock, rather oblong in its figure: the declivity towards the west, which falls into the Oeiras, is inaccessible, the lower part being nearly perpendicular; the side facing the east, descending to the Guadiana, is not quite so steep, and is occupied by the town; and the Oeiras unites with the Guadiana immediatly below the town.

On the highest part of this rock stood the Roman Mirtylis Julium, or Mirtylis Julia; and its site is now occupied by the half-demolished ruin of a Moorish fortification. In the time of the Romans, it was very rich and a considerable place of trade; an opinion that appears to be justified by the numerous pieces of antiquity frequently found underground, and others built up in the walls by the barbarous hands of the ignorant architects of the Moors and Goths, without order or respect for their former greatness. In the year 1239, [5] King Sancho

[5] See M. de la Clede's Hist. Genéral de Portugal, Vol. I. p. 219.

took this town from the Moors, and made it the first commandry of the Order of Santiago, or Saint James, in Portugal; which has since been transferred to Palmela.

On the right bank of the Guadiana, and immediately between yhe town and the river, is a curious ruin, which is either of Roman or Moorish construction; but probably of the former, for the materials and style of architecture widely differ from those of the Moorish ruins on the top of the rock above the town: it consists of three broken arches built on quadrangular piers with their longest sides parallel to the river, and the whole projecting perpendicularly from the bank, as if it had been part of the bridge; but the extremity, which is in the river, is terminated by a circular pier: hence we must conclude that it never extended further. Through each of the piers and circular tower, there is a narrow arched opening about seven feet high, forming a communication longitudinally through the piers, and under the broken arches from the bank to the water in a straight line, and, before the arches were destroyed, afforded a covered passage from one end to the other. It is difficult to form a decided opinion to the utility of this building; for it could never have been any part of a bridge, as the waters of the Guadiana, when augmented by the rains in winter, bury it many feet beneath its surface: besides this, there are no vestiges of any corresponding building on the opposite side of the river; and it does not appear, for the reason above assigned, to have been much better calculated to answer the intentions of a wharf. The stone, of which it is constructed, is very hard; as is also the cement: the former must have been brougth hither from a considerable distance, as the stone in this neighbourhood is chiefly an imperfectly formed slate, and none at all resembling that employed in this building.

The banks of the Guadiana and of the Oeiras are high, steep, broken, rocky, in many places inaccessible, and very little cultivated; the former is navigable by boats, without any interruption, from the sea to Mertola; but not higher up, owing to cascades, shoals, and other impediments: it is, however, not fordable on that account, for the current is in those places very swift, and the river is full of deep holes; which renders it too dangerous to attempt, at least as far as a few leagues above. The Guadiana is here from two hundred to two hundred and fifty yards in breadth, and its waters rise very suddenly after heavy rains. We are here told by respectable persons (and the marks on the banks justify the belief), that the waters have been known, during a continuance of heavy rains to have risen twenty feet in twenty-four hours, and even double that height in double the time.

Mertola is commanded by the heights beyond the Oeiras, within field-artillery range, and also from the opposite side of the Guadiana; but the latter is at long six or nine pounders,

and the access to these heights is very difficult to artillery. The river Oeiras is deep and rapid, and takes its source in the mountains to the westward, near a village called Corta Figueras: it is not navigable to any distance up, worth noticing.

The town of Mertola is very irregularly built, on the eastern declivity of the rock already mentioned: the streets are steep, narrow, and extremely intricate; fuel, forage for cavalry, and provisions of all kinds, are both scarce and bad: water alone is plentiful, and particularly good. The town may contain, but miserably accommodate, five or six thousand men at most.

The change os scenery, which we have now experienced, is very delightful to the admirers of a wild and mountainous country: the Serra de Mertola offers all that diversity which bold rocky mountains, intersected by deep ravines and cascading streams, can present: the sides of these mountains are in many places inaccessible, and their bases are only separated by narrow flat valleys watered by meandering rivulets imbosomed in oleanders, myrtle, and, other fragrant shrubs that grow spontaneously in this country. Thus the vicinity of Mertola tempts us to exercise our pencil in recording some of those most charmingly romantic prospects, which strike us with fresh delight after travelling over that tiresome, level, and uninteresting sameness of country, which nearly fills the whole of the space between Alcaçer do Sal and the Serra de Mertola. We find a grand scene of the above-stated description, just behind the town and Moorish castle on the river Oeiras; it is seen to great advantage when the sun begins to approach the horizon in the west, and cast its fading orange-coloured rays on the rustic Moorish ruin above the town, and diffusing, at the same time, a purple hue throughout the parts in shade. [6]

Another favourable point, and more extensive prospect, which includes the town of Mertola, is from a little to the left of the road cut through the rock, whence we had the first view of the town on our arrival: [7] hence we behold the swift waters of the Guadiana gliding in silent solemnity by the town, on the right, where it immediately after receives the ample contribution of the Oeiras; it then proceeds to the distance, its waters escaping from our sight between high intercrossing points; but its tract to a still greater distance can be easily discerned by the hanging mists that rise, and indicate its winding course. The country towards the west is a succession of wild and uncultivated mountains rising tumultuously one above the other, until distance excludes the powers of sight: here the eye wanders awhile, but

[6] See the Plate intitled; SCENERY ON THE RIVER OEIRAS AT MERTOLA ANCIENTLY CALLED MIRTYLIS JULIA.
[7] See the plate intitled; MERTOLA, FROM THE NORTH.

is soon attracted by a small white chapel on an elevated mount, to which there is a winding path from the deep surrounding vale, at the bottom of which we catch a happy glimpse of the river Oeiras. The scene to the left of the Guadiana is bounded by the heights already mentioned, which command Mertola from that quarter; and towards their bottom, near the river, we discover some poor and very inconsiderable villages, whence boats are frequently seen crossing the water to Mertola, enlivening the scene.

It grows late, and setting sun will soon deprive us of these enchanting prospects; let us therefore return to our miserable abode, and spend the night as well as we can. It will, however, be necessary to begin by hiring a boat, with four or six men to carry us to-morrow to Villa Real at the mouth of the Guadiana; and for this it is requisite to make a bargain: there is no fixed price, which must expose the stranger to imposition, and he may think himself fortunate, if the demand should not exceed from eight to ten Spanish dollars.

CHAPTER XIV.

Prospects of the Voyage; Navigation of the Guadiana; Tides; Horse-path for those who choose to go by land; the River to Alcoutim; Alcoutim, and some description of it, and of San Lucar de Guadiana; military Memorandums; Picturesque description attempted; River to Villa Real; some Remarks on the Manners of the People; a jolly Boatman, with his Narration of an Adventure at Sea; Villa Real; its origin; Remarks on the Trade; Description of the Town; military Notes; the Harbour, Bar, Tides, and Anchorage; the opposite side of the Harbour, and Batteries. Castro Marim, and its communication with Villa Real. Ayamonte, and its military Capacity. Some Account of a meditated Attack on Villa Real in 1808; and Instructions to those who are tired of our Company, and wish to go to Cadiz.

VILLA REAL is at the distance of eleven leagues from Mertola, and will require two tides, unless the wind be very favourable; but in winter, when the river is full of water after the rains, the current at all times runs down, even at Villa Real: the passage may be then performed in five or six hours; but in summer, the tide reaches as far as Mertola, and the water is brackish from the sea to Alcoutim, five leagues below Mertola; in winter, it is fresh quite down to the sea.

There is nevertheless a horse-path for those who would rather go by land, and would prefer riding over a rough mountainous country to the ease and comfort of lounging

under the awning of a large boat in a hot summer's day. The road is, indeed, very bad, tedious, and unproductive of any amusement; and we should be obliged to ride the whole of the eleven leagues in one day, not to be exposed to the direful necessity of passing the night in a poor wretched hovel, where the musquitos, fleas, and other vermin, would instantly celebrate a feast at the expence of our fresh English blood: enough; we shall go by water, where the scenery is very superior to any of the kind that is to be met with on the other route, besides many other advantages.

From Mertola to Alcoutim is a distance of five leagues; the banks of the river are high, steep, not wooded, and uncultivated; the advantage of command is sometimes on one side, and sometimes on the other.

ALCOUTIM is a wretchedly poor village: it has nevertheless a governor, as has also Mertola; and they are both very badly accommodated; but it is our duty to wait on them as soon as we arrive. This place is situated on the steep declivity on the right bank of Guadiana; exactly opposite to it is San Lucar-de-Guadiana, which is the first Spanish village that presents itself on the banks of this river; for the divisionary line between Spain and Portugal leaves the Guadiana just above San Lucar, and passes to the eastward; but hence to the sea, the river divides these two kingdoms. Alcoutim commands San Lucar, but the ground behind the latter has the same advantage over Alcoutim; it is, however, only at long range of field-artillery: the river is here a little wider than at Mertola.

These two villages are situated in the most romantic style of country possible, and the prospects is highly deserving the attention of the artist: there is something particularly striking in the composition of this mountain-scenery; the unaccountable positions of the two villages, divided by the river; the distance filled with barren mountains, as are also those of the foreground; and the surrounding country apparently without culture, trees, or commercial facilities; all these observations tend to throw us into a state of perplexity, not one cause seeming to justify the selecion of such a place for the residence of any number of inhabitants, unless prompted by political considerations productive of some secret advantages: in short, the view before us is quite different from any other likely to be met with in Portugal; and the Author has to regret, that particular circumstances prevented him from taking a sketch from this place.

In proceeding down the river, the banks of the Guadiana continue to maintain an alternate command over each other; but it is rather oftener in favour of the Spanish side: the river gradually increases in breadth, as we approach the sea, and the banks diminish in height.

At two leagues from the sea, the Moorish castle above the town of Ayamonte is first seen; the country on both sides of the river becomes low, muddy, and covered with rushes, but, in reaching the coast at Villa -Real, they are sand.

Before we enter upon the description of Villa-Real, it may not be out of place to remark, that the lower classes of the people in Portugal, Spain, and other countries possessing natural liveliness common to the inhabitants of those climates, frequently appear to us to use the utmost freedom with persons very much their superiors; yet these liberties are so interspersed with marks of the most profound respect, that none can for a moment suppose them to have lost sight of their distance. Of this description of people, the sailors or boatmen, who, from the variety of countries they have visited, and the natural cheerfulness of their character, are those who possess the talent of amusing their employer with the oddest anecdotes, which they relate with as much ease of manner as when conversing with an equal: there was one in particular in the boat which the Author hired at Mertola to carry him to Villa-Real; his name was Joaõ-Bautista Folhas, and he entertained the whole party during the early part of the night, which was passed in the boat, with a detail of is adventures at sea; and among a great many strange anecdotes, he related the following, which no doubt has lost much of its merit in the translation. - "Soon after my return to Lisboa from India, I hired myself as a mariner on-board a vessel bound to Faro, to embrace my friends at Oliaõ. The whole of the cabin was engaged by passengers, most of them friars, who are always very timid on the water, because there is more of it than they can make *holy*, and consequently they can have no control over it. We sailed with a fair wind, which carried us to near Cape San Vicente before the second night, and the friars were as happy and full of wit as so many fat friars: here, however, a violent storm changed the scene; the night was dark, and the land could not be discerned. Until this period, we had been careful of swearing in the presence of the holy-fathers; but now that great exertions were required in taking-in the sails, great oaths began to fly as thick as the hail that fell upon us. The most-reverend fathers hearing the noise on deck, sent up a lay-brother to ascertain the cause of it; he returned to the cabin half-dead with fright, and reported that all the sailors were swearing most furiously, which undoubtedly would increase the fury of the wind: but the reverend fathers, too enlightened and superior to such vulgar prejudices, felt relieved from their first alarm, and answered, 'Oh, so long as the sailors keep up the swearing, all will be well; but now we hear the wind increasing and howling dreadfully; - go again, brother, and tell us how things go on above.' The lay-brother went as directed, and returned, saying that the sailors swore than ever. 'All is still well,'

exclaimed the whole company. Some time having passed, and sudden silence prevailing among the mariners on deck, the messenger was dispatched as before, and came back, announcing, that the sailors were all on their knees, praying most fervently. 'Then it is all over with us, 'my brethren,' cried out the most-reverend father; 'if the mariners abandon their fate to prayers, we must inevitably perish.' We were nevertheless all saved by a fortunate change of the wind."

VILLA-REAL is a new town, situated on the western side and at the mouth of the Guadiana: it was founded by the marquis of Pombal during his administration, about thirty-eight or forty years ago, with a view of encouraging the Sardinha and Tunny fisheries, which the Catalans purchase and export, paying for the same in money.

The marquis of Pombal having observed, that a brisk fishing-trade was carried on at Monte-Gordo, a place on the coast at a few miles distance to the west of the town of Villa-Real; formed the project of drawing a national revenue from that commerce: he accordingly founded Villa-Real for the purpose, thinking it a more convenient situation; and so it is, in fact; but it has entirely failed in producing the desired effect, and the greater part of the fishermen have either removed, or have changed their formed occupation. What perhaps did the most essential injury to this project, was the misunderstood policy of establishing a monopoly; by which, all competition is at an end: the proprietors resided at Lisboa, and consequently no part of the profits was expended on the spot, except for the payment of their agents, the servants' wages, and the repairs of the buildings. The independent feelings of the fisherman soon grew wearied of such shackles, and he very naturally turned his attention elsewhere. Thus we have another convencing proof of the difficulty and danger there is in attempting to force commerce to pass through any particular channel; which, in various instances, has had quite a contrary effect to that intented. The establishment of Villa-Real has deprived the country of a considerable influx of money, which the Catalans and others paid for part of the produce of this fishery, now annihilated by an impolitic measure.

The town of Villa-Real is perfectly regular in plan, and is built on level ground: it is composed of one square in the centre, with streets at each angle in continuation of its sides. On the north side of the square stands the only church it contains; opposite to it is the governor's residence. Facing the river there is a handsome range of houses, all of them having two floors and an attic; the remainder, excepting those of the square, consist of only on ground-floor; the architecture of the houses is uniform, and they are exactly proportionated in height and dimension. The streets and square are well-paved and clean, and the houses

have tiled roofs similar to those at Lisboa. The whole of the cut stone used for the coins, window and door jams, cornices, & c. in the construction of this town, was brought. ready prepared, from the capital; since which, a quary yielding stone equally good, has been discovered at a short distance from Villa-Real.

Ten or twelve thousand men may be placed under cover in this place; [8] but water and provisions are by means abundant.

The harbour is spacious, and the anchorage good and well-sheltered; the bar at the entrance is dangerous in rough, weather and frequently not passable, although the wind should be favourable. The bar has, at low water, from sixteen to eighteen feet of water over it, which is increased or diminished by the influence of the winds; but never to less than fifteen feet. After much rain in winter, the current continues to run outwards at all times of the tide, although with flood less rapidly, and the water then rises from seven to nine feet.

The opposite side of the harbour of Villa-Real is a low, flat, muddy island, very much intersected with creeks and blind channels; it is chiefly covered with grass and rushes, but is neither cultivated nor inhabited: this island belongs to the Spaniards, and is separated from the main-land by a channel which, it is said, cannot be forded, but is navigable for small craft: its outlet into the sea, which has also a bar with much less water on it than the last mentioned, is at eight or ten miles to the eastward of the mouth of the Guadiana; passes near the village of Heguerita; and communicates with the Guadiana at Ayamonte, which is about a mile and a half above Villa-Real, but on the opposite side. That channel above mentioned requires a guide or pilot; as, without one, it would be difficult to find the proper channel or passage; many of them, after winding a considerable distance, terminating among the rushes.

From Villa-Real to a branch of the harbour above the town and nearly opposite to Ayamonte, the ground is very low, level, and completely open, chiefly sand with a little grass scattered on the surface; and here are several batteries mounted with heavy cannon and mortars, directing their fire on Ayamonte. At a short distance to the south of the town, and towards the entrance of the harbour, there is another battery for the defence of the passage; but this work is better inclosed in the rear, than the others.

CASTRO-MARIM is situated at about two miles above Villa-Real; but, owing to a creek or branch of the harbour which separates them, the road from the one to the other makes a circuit, and increases that distance to about four or five miles: this creek, or branch,

[8] It is necessary to explain that, in stating the number of troops which any place can accommodate, the Author always understands that every building is to be occupied to the utmost of its capacity.

is only fordable for cavalry, and that only just at low water; but requires an experienced guide; and the country on both sides is low, swampy, and covered with rushes. At Castro-Marim there is an old castle on very commanding ground, which might easily be improved and turned to good account.

AYAMONTE, as has been already observed, is on the opposite side of the Guadiana, and at long range of heavy cannon from Villa-Real: it is large, and capable of accommodating eight or ten thousand men: the town is situated on a point of land formed on one side by the Guadiana, and on the other by the channel between the low island and the main. The ground in the rear of the town is strong, and well suited for defence: on the left and close to the Guadiana, is a Moorish castle in ruins, on elevated ground, difficult of access, excepting by the road which leads to it from the town: from this mount to the right as far as the channel, the ground is tolerably level and open; but near to the town, that is, in the rear, the country is very much inclosed, and impenetrable to cavalry. On the mount occupied by the ruins of the castle, the artillery could be posted with great advantage so as to protect the front of the line on its right, where the cavalry would have every advantage for its movements, and, in the event of being overpowered by that of the enemy, it might retire behind the inclosures under the protection of the light infantry, which could not be attacked but with great disadvantage: the whole of this position could be defended by seven or eight thousand men; the flanks could not be turned, and the embarkation or landing of troops could be conducted under cover of the high broken bank under the castle. - These circumstances render Ayamonte a very fit place for such operations.

The flat grassy island in front of Ayamonte would be very useful in these movements for the cavalry. The channel in question is of great importance to the Spaniards who possess the Ayamonte side, as it provides a communication with the sea from that town, without passing under the guns of Villa-Real, where the entrance is totally commanded.

In the summer of 1808, the expedition that sailed from Gibraltar in the month of May under the command of Lieutenànt-general Spencer, anchored on the coast off this place: the French at that time had a garrison at Villa-Real, consisting of about six-hundred men, chiefly Italians: several officers of the navy and of the staff were sent to Ayamonte to reconnoitre the position of the enemy, and with them the Author, as being the senior officer to engineers. The reports made to the general conveyed, no doubt, different sentiments respecting the practicability of cutting off the retreat of the enemy; and although it is now certain, that, had a thousand men been landed at night on the coast about three miles to the

westward of Villa-Real, the whole of them would have been made prisoners, the attempt was then considered as doubtful and too unimportant to retard the voyage of this little army, ultimately destined to be united to that of Sir Arthur Wellesley about to land, in Portugal.

The town of Villa-Real, when viewed from Ayamonte, only presents the handsome range of houses already mentioned, the remainder of the buildings being entirely concealed behind it; and a stranger would imagine it to be a grand military depôt or barrack.

Such travellers as feel no inclination to accompany us further on this tour, and prefer going to Cadiz, will find daily opportunities (wind and weather permitting) for taking that trip: a passage in a large boat or small decked vessel can always be procured; these carry vegetables, fruit, poultry, eggs, &c. to the Cadiz market, and in general perform their voyage along the coast in from eight to sixteen hours: the distance is about fourteen leagues.

It is now our intention to return to Lisboa along the sea-coast *viâ* Tavira, Faro, Albofeira, Cape San Vicente, Carapatera, Villa-Nova-de-Mil-Fontes, Comporta, and Setubal. Nothing can detain us here; for there is no society, no pleasant walks, no picturesque scenery, in short, no amusements; and yet we have not lost our time in visiting this place.

Doc. n.º 2

1854.09.06 - Madrid
Real Ordem para o reconhecimento geológico e mineiro das bacias dos rios Guadiana, Tejo, Douro e Minho.
Revista Minera, Madrid, V, 1854, p. 681.

Exc.mo Sr.: La Reina (Q. D. G.) se ha servido comisionar al Inspector de distrito del Cuerpo nacional de minas D. Ramon Pellico, y al ingeniero primero D. José Aldana, para que pasen a Portugal con objeto de reconocer y describir los trozos principales de la constitucion geologica de aquel suelo; y con especialidad la de las cuencas del Guadiana, Tajo, Duero y Miño, como tambien la importancia de la industria minera en dicho reino, y sobre todo el estado y porvenir que oferezcan las explotaciones de carbon y las salinas.

De Real orden lo comunico á V. E. para su conocimiento, y á fin de que sirva trasladarlo á nuestro representante en Lisboa para que pueda prestar á la comision los

auxilios oportunos, y tambien será conducente que V. E. se sirva poner en conocimiento del Ministro plenipotenciario de Portugal el nombramiento de la comision y su objeto. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 6 de Setiembre de 1854. - Francisco Luxan. Señor Ministro de Estado.

Doc. n.º 3

1855.11.07 - Sevilha
Diário do Alentejo, Beja, 14 de Janeiro de 1972, p. 10-12.

«Sociedade Mineira La Sabina»
(Tradução do Espanhol)

Lugar da marca da fábrica nacional do selo espanhol com os dizeres Selo de Estado - 14.ª Classe - Lugar de um selo da taxa de cinco pesetas. Número D 3725435. Carimbo a tinta de óleo com os dizeres: Arquivo Geral de Protocolos - Sevilha.

Número duzentos e quarenta e sete.

Na cidade de Sevilha, a sete de Novembro de mil oitocentos e cinquenta e cinco, perante mim o abaixo assinado Escrivão Público, proprietário do número dela, e testemunhas que no final mencionarei, compareceram de uma parte o senhor Ernesto Deligny, vizinho de Huelva, e de outra os Ex.mos senhores Luis Decazes e duque de Glucksbierg e Eugénio Duclerc, que foi ministro da Fazenda, em França, vizinhos da cidade e Corte de Madrid, todos residentes nesta, e disseram: que o primeiro é dono de certas minas no vizinho reino de Portugal, e são a saber: uma no sítio do Cerro do Ouro na courela de Voltafalsa da aldeia de Corte do Pinto, concelho de Mértola. Outra no sítio do Cerro das Minas próximo da Corte do Pinto. Outra no sítio do Cerro de S. Domingos, aldeia de Santa Ana, concelho de Mértola. Outra no sítio do Cabeço de Moinhos, terreno próprio do concelho da vila de Aljustrel. E por último outra na Serra da Caveira, concelho de Grândola. Cujas cinco minas lhe pertencem por escritura de cessão, que sob certas e determinadas bases celebraram a seu favor os descobridores das mesmas Nicoláo Biava e Juan Malbonisson, na vila de Huelva,

perante o Escrivão Público de seu número Manuel Sanchez Levanti de Victoria, com data de vinte e dois de Março último.

Que o sobredito Don Ernesto desejando o mais rápido desenvolvimento e fomento das tais minas, como careça dos elementos necessários para atacar por si próprio um negócio tão custoso, concordou com os outros dois senhores comparecentes formar escritura de Sociedade ou Companhia para o efeito sob as bases que a todos possam acomodar, e pondo-o aqui em prática, pela presente, de sua respectiva e espontânea vontade, todos, outorgam, que celebram o indicado contrato sob as condições que seguem:

Primeira: A Sociedade denominar-se-á «La Sabina», e se constitui por tempo indefinido, a fim de organizar os trabalhos de exploração, lavra e benefícios das tais minas, e demais pertenças que em sucessivo pudessem adquirir.

Segunda: As acções de que se compõe esta Empresa, são duas mil, mil pagantes e mil beneficiárias, estas livres de todo o pagamento e com igual direito que aquelas, recebendo dividendos activos como as pagantes e reclamando a sua condição de beneficiárias sempre que se exijam desembolsos.

Terceira: Das ditas mil acções pagantes e mil beneficiárias, novecentas de cada classe repartir-se-ão em parte iguais entre os três senhores outorgantes, e as restantes serão exclusivamente para o senhor Deligny, a fim de que com elas cubra os compromissos que contratou com os referidos cedentes.

Quarta: A Sociedade toma a seu cargo todos os gastos originados até aqui pelo senhor Deligny, que são pagáveis pro-rata das acções que a cada ficam atribuídas.

Quinta: Com posterioridade a quanto convenha se formará o oportuno regulamento sobre a direcção, administração e o mais que possa convir à Sociedade, tudo de acordo e por unanimidade entre os senhores outorgantes, a quem os represente.

Com cujas qualidade e condições formalizarem esta escritura debaixo da mais expressa obrigação de cada qual observar exacta e religiosamente o seu conteúdo, sem reclamar contra ele, total nem parcialmente em nenhum tempo, para cujo efeito recebem o seu teor com sentença de Juiz competente passada em autoridade de coisa julgada para que a sua observância os force, execute e obrigue por todo o rigor de direito, como também pelos custos que resultarem que serão únicamente de conta do que a eles der causa, ainda que cumpra com o motivo que os produziu no acto do primeiro requerimento, juízo de conciliação ou verbal, sofrendo ao mesmo tempo quaisquer outras condenações que procedam, a todo o qual se submetem com expressa obrigação dos seus próprios e

respectivos bens e rendas presentes e futuras, deixando deferidas na petição do jurado de parte legítima todas as provas que segundo o caso e circunstâncias se oferecem e renunciando, como expressamente renuncia, cada qual em seu particular às leis que os favoreçam e à geral forma.

Assim o outorgam e assinam perante mim, neste registo da Escrivania pública número dois a meu cargo, dou fé de conhecer o senhor Ernesto Deligny, e o demais apresentaram-me por testemunhas do seu respectivo conhecimento, que sob o correspondente juramento depuseram afirmativamente acerca da identidade de suas pessoas, Don Juan Linares e Don Serafin Calderón, que também o foram da outorga com Don Antonio Gonzalez de Aguilar, desta vizinhança.

O Duque de Glucksbierg. - E. Deligny. - E. Duclerc. - Serafin Calderón. - Juan Linares. - Miguel Villagran. - Assinados.

Em papel do selo primeiro dei cópia desta escritura a pedido dos interessados, dia da sua outroga, dou fé. - Villagrán. - Assinado.

Em papel do selo primeiro, dei cópia a parte legítima, hoje quatro de Julho de mil oitocentos e cinquenta e sete, dou fé. - Villagrán. - Ass.

Em papel do selo primeiro facultei cópia ao senhor Ernesto Deligny, hoje trinta de Novembro de mil oitocentos e cinquenta e sete.

Villagrán. - Assinado.

Em papel do selo primeiro facilitei cópia a parte legítima, hoje dia sete de Fevereiro de mil oitocentos e cinquenta e oito. Dou fé.

Villagrán. - Assinado.

Em papel do selo primeiro facilitei cópia ao Sr. Deligny, hoje dezanove de Fevereiro de mil oitocentos e cinquenta e oito. - Villagrán. - Ass.

Em papel do selo primeiro facilitei cópia a parte legítima hoje onze de Agosto de mil oitocentos e cinquenta e nove, Dou fé. - Villagrán. - Assin.

Em papel do selo primeiro facilitei cópia a parte interessada hoje 11 de Novembro de 1859. - Dou fé. - Villagrán. - Assinado.

Em papel do selo primeiro facilitei cópia a parte legitima hoje 13 de Dezembro de 1859. Dou fé. - Villagrán. - Assinado. [...]

Número dois.

Na Vila e Capital de Huelva, ao primeiro de Janeiro de mil oitocentos e sessenta.

Perante mim, o Notário público do Reino, com residência nesta Capital e competente número de testemunhas, compareceu Don Enrique Diaz, deste domicílio e disse: Que há tempo os senhores Don Ernesto Deligny, Don Eugénio Duclerc e o Ex.mo senhor Duque de Glucksbierg, vizinho de Paris, Don Manuel Rondina, vizinho de Alosno e Don Henrique Sergant e Don Manuel Sanchez Dalp, de Villanueva de los Castillejos, em união com o outorgante, se constituíram em Sociedade, a que posteriormente se aumentou com a concorrência de Don Nicoláo Biava, Don Eduardo Diaz, Don Oscar Deligny deste domicílio e os senhores Degert Dospital, irmãos do Comércio, de Sevilha, formalizando a documentação correspondente, com arranjo à legislação especial de minas que antes regia, em que se assegurava o direito de cada um dos sócios na participação que a cada qual correspondia, titulando-a «Sociedade Mineira, SABINA», tendo esta por objecto a exploração e benefício das minas de cobre de S. Domingos, comarca de Corte do Pinto, Distrito de Mértola, província de Beja, no vizinho reino de Portugal, cuja propriedade têm concedida por aquele Governo segundo o acreditam o correspondente Título, que lhe foi expedido e exibe neste acto em idioma português e que foi traduzido ao espanhol pelo Vice-Consul daquela nação nesta Capital e o seu literal conteúdo é como segue:

Há um selo - Don Tadeo de la Vega y Morales, Bacharel em Filosofia, Catedrático proprietrio do Instituto de ensino secundário de primeira classe desta província; Juíz do Tribunal de Censura de educação primária; sócio fundador da Real Sociedade de amigos do país da mesma, membro titular do Instituto de África em Paris; Vice-Consul de S. M. Fidelissima com cédula Real de S. M. Católica (á qq. D. g.) neste distrito e suas imediações etc. - CERTIFICO Que o documento junto traduzido fiel e legalmente do idioma português para castelhano é do teor seguinte, e diz assim:

Tendo-me sido presente o requerimento em que Ernesto Deligny, Luiz de Cazes, Duque de Glucksbierg e Eugenio Declerc, pedem que, nos termos do Decreto com força de Lei de trinta e um de Dezembro de mil oitocentos e cincoenta e dois, e respectivo Regulamento de nove de Dezembro de mil oitocentos e cincoenta e três, se lhes faça a concessão definitiva da mina de cobre, sita na serra de São Domingos, concelho de Mértola, distrito administrativo de Beja. Considerando que os requerentes obtiveram por Portaria de vinte e dois de Maio último a concessão provisória desta mina, e que satisfizeram aos

preceitos do artigo vinte e cinco do citado Decreto, apresentando, no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, a planta em que está indicado o plano geral da lavra; Considerando que Diogo Mason, Engenheiro proposto pelos requerentes, está habilitado para, segundo as regras da arte, dirigir os trabalhos da referida mina; Tendo em vista a consulta a este respeito havida do Conselho de obras públicas e minas, o qual julga satisfeitas as disposições da Lei, e habilitados os requerentes para a concessão definitiva do sobredito depósito: Hei por bem, Conformando-Me com o parecer do referido Conselho, Conceder por tempo ilimitado a Ernesto Deligny, Luiz de Cazes, Duque de Glucksbierg, e Eugénio Duclerc a propriedade da mencionada mina de cobre, sita na serra de São Domingos, concelho de Mértola, distrito administrativo de Beja; ficando obrigado, em virtude da presente concessão, às seguintes prescrições:

Primeira: Executar os trabalhos de mineração, conforme as regras de arte, submetendo-se os donos, empregados e trabalhadores às regras de polícia que marquem os regulamentos.

Segunda: Responder por todos os danos e prejuizos que por causa da lavra possam resultar a terceiro.

Terceira: Resarcir os danos e prejuízos que possam sobrevir a terceiro, por causa do aparecimento de águas dentro da mina, sua condução para fora, ou incorporação em rios, arroios ou desaguadouros.

Quarta: Resarcir aos vizinhos os prejuízos que se ocasionarem pelas águas acumuladas nos seus trabalhos, se, tendo sido intimados, não as secarem no tempo que se lhes marcar.

Quinta: Dar princípio aos trabalhos dentro do prazo de dois meses, contados da data do presente Decreto, ficando salva a circunstância de força maior.

Sexta: Ter a mina em estado de lavra activa.

Sétima: Dar as providências necessárias, no prazo que lhes for marcado, quando a mina ameaçar ruinas pela má direcção dos trabalhos.

Oitava: Não dificultar ou impossibilitar, por uma lavra ambiciosa, o ulterior aproveitamento do mineral.

Nona: Não suspender os trabalhos da mina, com intenção de a abandonar, sem dar antes parte ao Governador Civil, e deixar a sustentação dos trabalhos em bom estado.

Décima: Satisfazer pela mina e seus produtos os impostos que estabelecem ou estabelecerem as Leis.

Undécima: Enviar ao Ministério das Obras Públicas todos os seis meses, a contar desta data, o relatório dos trabalhos feitos no período anterior.

Duodécima: Não admitir novo engenheiro para dirigir os trabalhos de lavra, sem licença do Governo, precedendo informação do Conselho de obras públicas e minas.

Décima terceira: Estabelecer as obras necessárias para a segurança e salubridade das povoações, ou dos operários. Estas obras serão as que ordenar o Governador civil, ouvindo o engenheiro respectivo, e, no caso de não assentimento do concessionário, as que o Governador ordenar, ouvindo o Conselho de obras públicas e minas.

Décima quarta: Executar as obras, que, nos termos expressos na anterior condição, se prescreverem para evitar o extravio das águas e das regas.

Décima quinta: Não extrair do solo senão as substâncias úteis indicadas neste Decreto, e aquelas que se acharem associadas com elas no mesmo depósito.

Décima sexta: Tolerar no campo da concessão trabalhos de pesquiza de outras substâncias úteis, quando o Governo julgue conveniente permiti-los.

Décima sétima: Observar as prevenções que lhe prescrever o Governador civil, ouvindo o engenheiro do Governo, quando os trabalhos da mina se houverem de executar dentro da zona de trinta e três metros aos lados das estradas, caminhos e canais. Sobre estas outras, no caso de não estar de acordo o concessionário, observar-se-á o prescrito na décima terceira condição.

Décima oitava: Pagar aos proprietários do solo, nos termos do artigo trinta e oito da Lei de minas, dois e meio por cento do produto líquido da mina concedida, ou o que amigàvelmente ajustar com os mesmos proprietários.

Décima nona: Efectuar plantações de arvoredos e prover à sua conservação nos terrenos adjacentes à mina, de modo que no futuro haja as madeiras de que carecem os trabalhos de mineração.

Vigésima: Executar no país o tratamento mecânico e metalúrgico dos minerais extraídos quando a lavra atingir o conveniente desenvolvimento, e o Governo assim o determinar.

Vigésima primeira: Cumprir todas as disposições da citada Lei e Regulamento, em tudo que possa ser-lhe aplicado.

Hei outro sim por bem Determinar que para os fins acima designados, seja concedido o terreno que se acha indicado na planta que baixa com o presente Decreto, e que é limitado pelas linhas rectas que unem os seis seguintes pontos - Serro do Pego da Sarna -

Serro do Vale de Cambos - Cabeço dos Bicados - Alto dos Bicados - Alto do Vale da Mata - e Signal da Herdade da Careta, constituindo um polígono de seis lados A B C D E F, que abrange a área de trezentos noventa e nove mil metros quadrados.

O Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria assim o tenha entendido, e faça executar. Paço, em doze de Janeiro de mil oitocentos e cincoenta e nove. REI. Carlos Bento da Silva. João Ortega e Solorzano, Barão de Ortega, Fidalgo Cavaleiro da Real Casa de Sua Magestade Fidelíssima, Conselheiro Honorário da Legação de Portugal em Espanha, Comendador e Cavaleiro de várias Ordens Nacionais e Estrangeiros, Consul Geral da Nação Portuguesa nas Províncias do Norte deste Reino e no Distrito de Madrid, etc. etc.

Certifico que a precedente é cópia fiel e literalemente tirada do Real Decreto original (Patente) de doze de Janeiro de mil oitocentos e cincoenta e nove concedendo certo terreno a Ernesto Deligny e companheiros que se expressam na mesma cópia, para beneficiar uma mina de Cobre sita na serra de São Domingos; cujo original foi apresentado e conferido na Chancelaria do Consulado a meu cargo. Consulado Geral da Nação Portuguesa em Madrid aos catorze dias do mês de Dezembro de mil oitocentos e cincoenta e nove. Direitos Reis: dois mil e quatrocentos. Barão de Ortega. Selo Consular de Portugal. Registado a folhas quatro do livro corrente. E para que conste dou a presente que vai por mim assinada e selada com Real selo deste Vice Consulado de Portugal em Huelva, aos dezoito dias do mês de Dezembro de mil oitocentos e cincoenta e nove. Tadeo de la Vega. Há um selo.

Garantida a Sociedade com o referido título e na posse das minas que refere tem estado trabalhando sob as prescrições que se lhe fazem no dito título e conforme os acordos e deliberações que têm feito e aprovado nas Assembleias gerais ordinárias que tem celebrado; mas querendo constituir-se em Sociedade especial mineira, conforme as prescrições da Lei de seis de Julho último, por ter o domicílio social nesta capital, não obstante que a propriedade da mina se encontra em reino estrangeiro, convocou-se a Assembleia geral extraordinária que teve lugar em vinte e um de Dezembro anterior e nela consignaram todas as obrigações e requesitos da Sociedade, regulando-se ao ordenado na citada Lei, todo o qual consta da acta da dita assembleia extraordinária cujo original exibe e o seu literal conteúdo é como segue:

Acta. - Sociedade Mineira Sabina. - Assembleia Geral Extraordinária. vinte e um Dezembro de mil oitocentos e cincoenta e nove. Na vila de Huelva, a vinte e um de Dezembro de mil oitocentos e cincoenta e nove, reunidos na casa da habitação de Don Enrique Diaz, situada na rua do Mónasterio desta povoação, os senhores Don Ernesto

Deligny, por si próprio e procurador, segundo fez constar competentemente, dos senhores Don Eugénio Duclerc, do Ex.mo senhor Duque Glucksbierg, Don Manuel Rondina, Don Enrique Sergant e Don Miguel Sanchez Dalp, Don Enrique Diaz, deste domicílio em representação própria, Don Eduardo Diaz, da mesma vizinhança, por si e em representação dos senhores Degert Dospital irmãos, cuja personalidade fez constar no acto exibindo a credencial que o autoriza, e Don Oscar Deligny, deste domicílio, indivíduos todos que representam mil acções pagantes e novecentas e cincoenta beneficiárias da Sociedade mineira Sabina, número mais que suficiente para constituir a assembleia geral extraordinária convocada para este dia pelos directores da mesma, achando-se também presente o Notário Público do Reino Don Alejandro Cano, para mais solenidade do acto, ficou constituída a assembleia ocupando a presidência o senhor Don Ernesto Deligny e lida pelo Secretário Don Enrique Diaz a acta anterior, celebrada em vinte de Agosto último, ficou aprovada. Seguido o acto e com o fim de arranjar a escritura da dita Sociedade conforme a Lei de seis de Julho do corrente ano, sobre sociedades mineiras, deliberaram e acordaram o seguinte:

Primeiro: A sociedade constituiu-se como especial mineira com o título de «Sociedade mineira la Sabina». O seu domicílio fica estabelecido em Huelva, e a sua duração não terá limite, visto depender da existência e riqueza dos minerais, não pode portanto indicar-se esta circunstância.

Segundo: A sociedade tem por fim a exploração e lavra, alienação ou arrendamento das minas de cobre de S. Domingos, termo de Corte de Pinto, distrito de Mértola, província de Beja, no reino de Portugal, cujo real decreto de concessão expediu-se em data de 12 de Janeiro do presente ano a favor dos srs. Don Ernesto Deligny, Don Luis de Cases, duque de Glucksbierg e Don Eugénio Duclerc, directores fundadores da sociedade; e bem assim a exploração, lavra, venda ou arrendamento das minas que possam obter por concessões ou compras no dito reino.

Terceiro: A sociedade não dispõe de um capital fixo ou determinado para as suas operações, proverá por meio de dividendos passivos sobre as acções pagantes, em conformidade com o orçamento que antecipadamente farão os directores das despesas respectivas a cada mês, fazendo com que sempre haja em caixa alguma existência de fundos para ocorrer a qualquer gasto imprevisto ou não calculado.

Quarto: Constando esta sociedade de mil acções pagantes e de outras mil beneficiárias, e achando-se presentes para esta reunião um número de sócios que representam mais das três quartas partes das acções da sociedade no uso da faculdade que lhe confere o

artigo décimo quarto da lei, acordam se eleve o número de acções beneficiárias a mil e cem em lugar das mil que antes tinha, ficando as novas cem acções beneficiárias à disposição da junta de directores para distribuí-las em lucro da sociedade, e dando conta à assembleia geral de accionistas. As acções serão impressas assinadas por dois directores.

Quinto: A sociedade não reconhece mais de um possuidor por cada acção.

Sexto: As acções pagantes contribuirão igualmente para todos os gastos de exploração ou lavra das minas. No caso de venda ou arrendamento de alguma das minas, ou de todas, as acções pagantes perceberão, exclusive as beneficiárias, até completo reembolso de todas as despesas de exploração e valores de concessões as quantias que nos contratos se marcarem para esse efeito. Se das ditas quantias houver saldo, será repartido igualmente por todas as acções pagantes e beneficiárias.

Sétimo: O sócio que não efectuar as suas entradas na forma e prazo que se estabelecer pela direcção da sociedade, cumprindo esta com o disposto no artigo vigésimo primeiro da lei de seis de Julho último, entender-se-á que renuncia seus direitos a favor da sociedade, e as suas acções reverterão em benefício da mesma sociedade.

Oitavo: As acções beneficiárias ou de mérito ficam isentas de toda a espécie de despesas, e receberão como as pagantes, e em igual proporção as somas líquidas que resultarem da exploração e lavra, arrendamento ou venda das minas, depois de deduzidas todas as despesas.

Nono: Em conformidade com o determinado no artigo sétimo da Lei, haverá um fundo de reserva, que se constituirá de cinco por cento dos lucros que se realizarem não excedendo esse fundo a duzentos mil reais.

Décimo: As acções, em conformidade com os artigos sétimo, décimo e décimo quinto da lei, serão nominativas e transferíveis por intervenção de um corretor de número, e na falta deste de um escrivão.

Direcção e Administração da Sociedade

Undécimo: A direcção e administração da sociedade estará a cargo de três sócios directores nomeados pela assembleia geral de accionistas.

Duodécimo: A junta dos srs. directores tem os poderes mais amplos e absolutos para prover aos interesses da mesma, e particularmente:

1.º - A - Para consentir em toda e qualquer transformação e desenvolvimento da sociedade e qualquer venda, arrendamento, compra, transacções, contratos, empréstimos, hipotecas sobre todo ou parte do valor social, cobrar todas as quantias devidas e dar recibos.

B - Para dar e retirar todos os poderes, ainda que dados pela assembleia geral, nomear e escolher os banqueiros da sociedade.

C - Para pedir entradas ou distribuir dividendos.

D - Para repartir as acções.

E - Para propor em caso necessário a dissolução e liquidação da sociedade, e aprovada que seja pela assembleia geral extraordinária, composta pelo menos das três quartas partes das acções, efectuá-la e executá-la com o concurso de toda a pessoa que se julgue necessária.

2.º - Os directores poderão substabelecer todos ou parte de seus poderes em um deles, ou em pessoa estranha à sociedade. Esta delegação poderá fazê-la de um modo geral para todos os actos de pura adiministração, porém deve efectuar-se por virtude de uma procuração especial para as questões de que tratam os parágrafos A, B, C do artigo anterior.

3.º - Os directores praticarão de comum acordo, e por unanimidade deliberarão, quer essa unanimidade conste das actas das reuniões, quer das assinaturas de todos os três, pelos mais. A oposição de um dos directores suspenderá toda a acção dos restantes, sem embargo porém de que, caso se não possa estabelecer acordo entre os três directores, a maioria poderá, em caso de urgência, resolver sobre o assunto discutido, sempre que não esteja compreendido nas faculdades A, B, C, do parágrafo primeiro do artigo 12.º, e levará a efeito a deliberação tomada, dando conta com a maior brevidade, e pedindo a aprovação à assembleia geral extraordinária, que para esse efeito convocarão.

Décimo terceiro: Para ser director é necessário possuir cem acções das quais cinquenta pelo menos devem ser pagantes.

Décimo quarto: Os directores reembolsar-se-ão das despesas que tenham feito no desempenho de seu cargo, e no caso de que algum deles se ausente em comissão no interesse da sociedade ser-lhes-á marcado um honorário pela junta directiva.

Assembleias Gerais

Décimo quinto: Cada ano a junta directiva convocará a assembleia geral dos accionistas no domicílio social, e nela será lido por um dos directores, ou por um sócio

autorizado para esse fim, um relatório das operações da sociedade, assim como apresentará as contas do ano anterior, para submetê-las ao exame e aprovação da assembleia. Aprovadas que sejam imprimir-se-ão, e serão distribuidas pelos sócios accionistas.

Décimo sexto: Para se constituir a assembleia geral será necessário que estejam presentes ou representados os possuidores de três quintas partes das acções, tanto pagantes como beneficiárias. Presidirá um dos directores, ou o sócio autorizado para a sua convocação.

Décimo sétimo: Caso não esteja presente ou representado um número suficiente de accionistas, o presidente oficiará aos directores para que dentro do prazo de dois meses convoque outra assembleia. Esta ficará então constituida qualquer que seja o número de accionistas presentes.

Décimo oitavo: Para assistir e ter voto na assembleia geral é preciso ter, ou representar ao menos 5 acções pagantes, ou 10 beneficiárias.

Décimo nono: Cada cinco acções pagantes e cada dez beneficiárias dão direito a um voto, quer os seus possuidores estejam presentes, quer estejam representados. Para ser representante é preciso ter direito a um voto.

Vigésimo: Para qualquer alteração nos estatutos da sociedade, e especialmente nos poderes concedidos à junta directiva, será necessário o voto das quatro quintas partes das acções pagantes pelo menos.

Vigésimo primeiro: A assembleia geral anual só se ocupará dos objectos para os quais tenha sido convocada.

Vigésimo segundo: Poderá haver assembleia geral extraordinária por convocação dos directores. Nela se indicarão os fins da mesma. Os sócios poderão com um mês de antecedência remeter as propostas cuja exame solicitarem.

Vigésimo terceiro: A assembleia geral elegerá os directores, cujo cargo finalize ou fique vago. O cargo de director durará precisamente cinco anos, o que sair poderá ser reeleito.

Vigésimo quarto: Para a boa ordem e administração da sociedade os directores formularão um regulamento em conformidade com as condições do presente contrato. Ao dito regulamento estarão sujeitos todos os sócios. Da cópia testemunhada desta acta e do regulamento se imprimirão os exemplares necessários para serem distribuidos pelos senhores sócios, depois de posta em cada um deles a nota de conforme com o original, assinada pelo senhor director.

Vigésimo quinto: Os directores procederão ao exame e distribuição dos títulos, com a maior brevidade, logo que esteja aprovada a presente acta pela autoridade competente, devendo constar dos títulos tal aprovação. Os actuais possuidores das acções e seus sucessores ficarão sujeitos às condições e obrigações da presente acta e do regulamento, sem poderem em caso algum alegar ignorância, e inserindo-se esta condição nas acções impressas que se distribuirem.

Disposições Transitórias

Primeira: Até à assembleia geral extraordinária de mil oitocentos e sessenta e cinco exercerão os cargos de directores os sócios senhores:

Don Eugenio Duclerc

Don Luiz de Cazes, duque de Glucksbierg.

Don Ernesto Deligny.

No dito ano escolher-se-á à sorte qual deles deve sair da direcção.

No ano seguinte escolher-se-ão à sorte os dois restantes, e o terceiro sairá no terceiro ano, ou seja em mil oitocentos e sessenta e oito.

Segunda: Fica autorizado o sócio Don Enrique Diaz para que outorgue em nome da sociedade a escritura de formação dos estatutos, modificados e aprovados pela presente assembleia geral extraordinária, e a represente junto do senhor governador civil da província, para conseguir a aprovação dos mesmos; sujeitando-se caso se torne necessário às alterações que exija a dita autoridade, em conformidade com a lei de seis de Julho do presente ano. Aprovados que sejam estes estatutos, o Diaz passara a cópia devidamente autorizada aos senhores directores da Sociedade, para que possa cumprir-se por estes o disposto no artigo vinte e cinco. Não havendo outros assuntos a tratar, deu-se por terminada a assembleia ratificando os sócios presentes tudo o que na mesma se acordou, que se levará a efeito segundo e nos fins que fica consignado, assinado com ele o Presidente e Secretário, fazendo-o também o Notário que esteve presente a este acordo. O Presidente da assembleia, E. Deligny. - O. Deligny. - Enrique Diaz. - Eduardo Diaz.

Alejandro Cano, Escrivão.

Assim resulta todo o contido na acta inserta que com o título exibido recolheu o Don Enrique Diaz, e este no uso das faculdades que lhe foram conferidas pelos sócios na assembleia geral extraordinária segundo resulta na segunda parte das disposições transitórias

consignadas na acta inserta, em conformidade com o disposto na Ordem Real de dezoito de Novembro anterior, Outorga que por si e em nome dos sócios que se mencionam no princípio desta escritura, formaliza e constitui a sociedade especial mineira intitulada «Sociedade Mineira La Sabina», que terá o seu domicílio social nesta capital, sob as bases, condições e pactos que aparecem da acta da assembleia geral extraordinária que celebraram para o efeito e que se insere anteriormente, obrigando-se e obrigando todos os sócios a observar, guardar e cumprir todos e cada um os particulares que compreende a acta atrás inserta, sem ir nem vir de maneira nenhuma contra o convencionado, estabelecido e aprovado na mesma, e se algum ou alguns dos indivíduos que compõe a referida sociedade, faltarem em parte ou em todo o pactuado e convencionado, será compelido pelos demais e obrigado à sua observância por todo o rigor de direito nos tribunais competentes, exigindo-se-lhe ainda as responsabilidades, danos e prejuízos a que der lugar com a sua omissão ou falta de cumprimento ao pactuado e convencionado, obrigando-se a apresentar ao Senhor Governador Civil desta província para sua aprovação em conformidade com o disposto no artigo oitavo da Lei de seis de Julho último, cópia autorizada desta escritura com outra simples da mesma para os fins que se expressam no dito artigo, todos em representação da citada Sociedade.

E em cumprimento e firmeza de quanto fica expresso obriga os seus bens e rendas e os dos sócios que o autorizaram para esta outorga, uns e outros havidos e por haver e renuncia às leis a seu favor. O outorgante a quem eu o Escrivão dou fé conheço assim o ouviu, outorgou e assina, sendo testemunhas Don Luis Franco, Don António Lopez e Don Manuel Garrido, desta vizinhança. Enrique Diaz. - assinado. - Perante mim neste registo. - Alejandro Cano. - assinado.

Nota. No mesmo dia do seu outorgamento dei cópia desta escritura em duas folhas de papel selado Ilustre e cinco intermédio do quarto maior. Dou fé. Cano. - assinado.

Em trinta e um de Outubro de mil oitocentos setenta e três, a mandado do Senhor Juiz de Primeira Instância desta capital e com citação do Ministério Público em representação dos sócios ausentes e a pedido de D. Eduardo Diaz Gomez de Cadiz, tirei segunda cópia desta escritura numa folha de papel selo quinto e sete do undécimo que assinei e rubriquei, dou fé.

Corte. - assinado.

Nota. Em catorze de Maio de mil oitocentos noventa e a pedido de Don Ernesto Deligny, expedi segunda cópia numa folha de papel da classe sexta e sete classe duodécima

números doze mil quatrocentos setenta e oito e um milhão oitenta e seis mil trezentos noventa e quatro a quatrocentos. Dou fé. - Cano. - assinado.

Outra. Em vinte e nove de Maio de mil oitocentos e noventa e a pedido de Don Ernesto Deligny, expedi segunda cópia numa folha de papel da classe sexta e sete da duodécima números quarenta mil setenta e dois e um milhão oitenta e nove mil e duzentos e três a nove. Dou fé. - Cano. - assinado.

Pablo Hernandez de la Torre y Navas, Advogado, Notário com residência nesta cidade do Ilustre Colégio de Sevilha, como encarregado do Arquivo de Protocolos deste Distrito Notarial.

Dou fé: Que a presente cópia autorizada, concorda com a letra, digo, concorda a letra com o seu original, obrante no protocolo geral do ano de sua data autorizada pelo Notário que foi desta capital Don Alejandro Cano com o número do encabeçamento, donde a anoto. Para Don Gregório Pereira Rodrigues, como procurador da Companhia, a expeço em sete folhas de papel da classe décima quarta, série G, números três milhões seiscentos setenta e cinco mil seiscentos e trinta e dois, as duas seguintes em ordem, três milhões seiscentos setenta e cinco mil quinhentos e noventa e os três seguintes em ordem, em Huelva, a onze de Novembro de mil novecentos setenta e um. Assinatura ilegível.

Doc. n.º 4

1857.05.06 - Mértola

ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 16 do 2.º Ofício*, fl. 64-65v.

(*fl. 64*) Escriptura de venda de mil arrobas de carvão que faz Manoel Bento, do Monte de Moriannes da freguezia de Sant-Anna de Cambas deste julgado de Mertola, a Antonio Fernandes digo de Mertola a Severino Gonçalves Guerreiro Chaves, desta Villa pela quantia de cento e dez mil réis - 110$000.

Saibão quantos este publico instrumento de Escriptura de venda, ou como em Direito milhor lugar haja virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos cincoenta e sette aos seis dias do mez de Maio do dito anno n'esta Villa de

Mertola, Rua do Espirito, em meu Escriptorio foram presentes partes contratantes a saber como vendedor Manoel Bento, morador no Monte de Moreannes, freguesia de Santa Anna de Cambas, deste julgado, e como comprador Severino Gonçalves Guerreiro Chaves, desta Villa, e n'ella morador, pessoas que conheço e dou fé serem as proprias; e pelo primeiro outorgante Manuel Bento, me foi dito na presensa das testemunhas no fim deste (*fl. 64v*) instrumento associadas e assignadas que tambem as reconheço pelas proprias que elle estava ajustado com o segundo outorgante Severino Gonçalves Guerreiro Chaves, de lhe vender mil arrobas de carvão a preço de cento e dez reis cada uma arroba, total cento e dez mil reis com as condições seguintes. De appresentar o vendedor no Porto álem do Rio desta Villa quatrocentas arrobas desde o dia desoito até vinte e trez deste corrente mez, outra egual porsão de quatrocentas arrobas desde o dia trez até oito do mez de Junho proximo, e o restante dosentas arrobas desde o dia desoito até vinte e quatro do dito mez de Junho; vendendo hoje o vendedor a quantia de vinte e oito mil e oitocentos reis, e o restante das primeiras quatrocentas arrobas no dia vinte e quatro deste mesmo mez; em cujo dia levará outra igual quantia de vinte e oito mil e oitocentos reis e o restante receberá desde o dia trez até oito (*fl. 65*) do mez de Junho proximo, e por conta das dusentas arrobas de carvão receberá no mesmo dia oito de Junho a quantia de quatorze mil e quatrocentos reis, e o restante receberá no dia vinte e quatro de Agosto deste corrente anno; obrigando-se o vendedor a apromptar o carvão no tempo ja mencionado, bem como a pagar a quantia de quarenta reis por cada uma arroba cazo não appresente o referido carvão no dito tempo; e para maior segurança da venda dá o vendedor por seu fiador a Manoel Branco, que vive de sua agencia e morador no dito Monte de Moriannes, o qual sendo presente, e que dou fé ser o proprio disse que acceitava a fiança, obrigando-se o vendedor, e fiador a faser este contracto bom, e que a isso se obrigavão por suas pessoas e bens. E logo pelo outorgante comprador foi dito que acceitava o presente contracto com as condições e clausulas na presente Escriptura estipuladas e a ellas se sugeitava. Depois desta Escriptura estar nestes termos eu Tabellião ahi perante todos que reciprocamente a outorgarão e acceitarão, e eu como pessoa publica a outorguei, e acceitei em nome dos ausentes e pessoas a que pertencer possa. Forão testemunhas a tudo presentes Francisco Rodrigues Gatto Maioral, e Antonio Rapozo, que vive de sua agencia, ambos moradores no Monte da Legoa, freguezia de Alcaria Ruiva deste Julgado, os quaes vão assignar com os outorgantes depois deste lhes ser lido por mim Tabellião, e vai (*fl. 65v*) assignar a rogo dos outorgantes vendedor, e fiador por declararem não saberem escrever e firmarem de cruz por assim lhes pedirem e rogarem Jose

Pinto Leão, official de Deligencias do Juizo Ordinario deste Julgado, e nesta Villa morador que tambem dou fé ser o proprio. E eu Francisco Bernardo da Fonceca, Tabellião de Nottas que esta fiz e vou assignar por assim me ser pedido.

Do Vendedor

Manoel + Bento

Do Fiador

Manoel + Branco

A rogo dos outorgantes vendedor Manoel Bento e fiador Manoel Branco por não saberem escrever e assim me pedirem

(*Assinaturas*)

Joze Pinto Leão

Severino Gliz. Guerr.º Chaves.

1.ª testemunha = Francisco + Rodrigues Gatto.

2.ª dita = Antonio + Rapozo

Francisco Bernardo da Fonseca

Doc. n.º 5

1857.10.07 - Lisboa

Portaria pela qual se reconhece Nicolau Biava como descobridor da Mina de S. Domingos.

Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, 1857, p. 437.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Secção de Minas

Tendo requerido Nicolau Biavaque, nos termos do Decreto com força de Lei de 31 de Dezembro de 1852, se lhe passasse certidão dos direitos de descobridor de uma mina de cobre, sita na Serra de S. Domingos, concelho de Mertola, districto administrativo de Beja;

Vistos os documentos por onde se prova que o requerente satisfez a todos os quesitos do artigo 12.º do citado Decreto;

Visto o Relatorio do Capitão Carlos Ribeiro, que, por ordem do Governo, examinou a posição do jazigo e verificou a existencia do deposito, como determina o artigo 13.º do mesmo Decreto;

Vista a Consulta a este respeito havida do Conselho de Obras Publicas e Minas, a qual considera o requerente legalmente habilitado na qualidade de descobridor da mina de que se trata: Ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com a mencionada Consulta, declarar:

1.º Que o supplicante é reconhecido como proprietario legal da descoberta da mina de cobre, sita na Serra de S. Domingos, concelho de Mertola, districto administrativo de Beja, cuja posição se acha topographicamente designada na planta que por copia acompanha a presente Portaria.

2.º Que os limites da demarcação provisoria da referida mina, notados na planta junta com traços de côr vermelha, formam um polygono de seis lados, cujos angulos estão situados nas localidades denominadas = Serro do Pego da Sarna, Serro do Valle de Cambos, Cabeço dos Bicados, Alto de Chobocaes, Alto do Valle da Mata e Signal da Herdade da Careta =.

3.º Que, nos termos do artigo 14.º do citado Decreto, são concedidos ao supplicante seis mezes, contados d'esta data, para organisar uma companhia, ou mostrar que tem os fundos necessarios para a lavra; na intelligencia de que, não se habilitando n'estes termos e dentro d'aquelle praso improrogavel, será a concessão d'esta mina posta a concurso, na conformidade da Lei.

4.º Que pelo presente diploma são conferidos ao supplicante, para todos os effeitos legaes, segundo as disposições do predito artigo 13.º, os direitos que lhe competem como descobridor da mencionada mina.

O que tudo se comunica ao supplicante, para seu conhecimento e mais effeitos, ficando obrigado a apresentar n'este Ministerio certidão de haver feito registar na respectiva Camara Municipal a presente Portaria, sem o que não terá inteira validade.

Paço, em 7 de Outubro de 1857. = Carlos Bento da Silva.

Doc. n.º 6

1858.03.01 - Lisboa

Carta de Lei que concede um subsídio anual à empresa que assegure a ligação marítima entre Lisboa e os portos do Algarve por navegação a vapor.

Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, 1858, p. 58-59.

DOM PEDRO, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as Côrtes Geraes decretaram, e nós queremos a Lei seguinte:

Artigo 1.º Fica o Governo auctorisado, por espaço de seis annos, a dar o subsidio annual de 9:600$000 réis, em prestações mensaes de 800$000 réis, á Empreza ou Companhia que se obrigar a fazer a navegação regular, por barcos movidos a vapor, entre Lisboa e os differentes portos do Algarve, fazendo escala por Sines, sempre que o tempo o permittir, mediante as clausulas que julgar conveniente estabelecer no programma do respectivo concurso, em harmonia com as seguintes condições:

1.º Empregar n'esta carreira nunca menos de dois barcos, movidos a vapor, de construcção apropriada á navegação das barras em que têem de entrar, sendo pelo Governo determinadas nas condições do programma as toneladas de arqueação e a força que devem ter.

2.º Sustentar successivamente, pelo menos, duas viagens de ida e volta, em dias fixos, com o intervallo nunca maior de quinze dias de uma á outra, salvo os casos de força maior.

3.º Conduzir gratuitamente as malas do correio, a correspondencia official do Governo, e os passageiros e o material de guerra, por um terço menos do preço das tabellas de passagem e carga.

4.º Que o subsidio será pago em prestações mensaes, depois de realisadas as viagens, em vista de documentos authenticos.

5.º Que a Empreza será para todos os effeitos considerada como nacional.

6.º Que os barcos destinados para esta Empreza serão nacionalisados, e isentas de direitos as materias primas destinadas ao concerto de que carecerem durante o praso do contrato.

Art. 2.° Fica revogada toda a Legislação em contrario.

Mandâmos portanto a todas as Auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram, guardem, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

O Ministro e Secretário d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Paço das Necessidades, no 1° de Março de 1858. = El-Rei (com rubrica e guarda). = Carlos Bento da Silva. = Logar do sêllo grande das Armas Reaes.

Carta de Lei, pela qual Vossa Magestade, tendo sanccionado o Decreto das Côrtes Geraes de 27 de Janeiro de 1858, que auctorisa o Governo a dar um subsidio annual de 9:600$000 réis a qualquer Empreza ou Companhia que se obrigar a fazer a navegação regular, por barcos movidos a vapor, entre Lisboa e os portos do Algarve, com escala por Sines, mediante as condições constantes do mesmo Decreto; o manda cumprir e guardar pela fórma retrò declarada. = Para Vossa Magestade ver. = Jacinto José Martins a fez.

Doc. n.° 7

1858.05.22 - Lisboa

Boletim do Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, Lisboa, 6, 1858, p. 680-681.

PORTARIA

FAZENDO A CONCESSÃO PROVISORIA DA MINA DE COBRE SITA NA SERRA DE S. DOMINGOS, CONCELHO DE MERTOLA, A ERNESTO DELIGNY, LUIZ DE CAZES E EUGENIO DUCLERC.

Tendo sido presente a Sua Magestade El-Rei o requerimento em que Ernesto Deligny, Luiz de Cazes, Duque de Glucksbierg, e Eugenio Duclerc, na qualidade de cessionarios de Nicolau Biava, pedem que se lhes faça concessão provisoria da mina de

cobre, sita na serra de S. Domingos, concelho de Mertola, districto administrativo de Beja, nos termos do Decreto com força de Lei de 31 de Dezembro de 1852;

Considerando que Nicolau Biava foi reconhecido como proprietario legal da descoberta da referida mina, por Portaria de 7 de Outubro de 1857;

Considerando que pela escriptura publica, lavrada nas notas do Escrivão Manuel Sanches Levante da Victoria, na villa de Huelva, aos 22 de Março de 1855 e pela outra que rectificou e está feita nas notas do Tabellião Francisco Bernardo da Fonseca, em 13 de Março de 1858, cedêra e transferira Nicolau Biava para Ernesto Deligny os direitos que tinha como descobridor legal da mencionada mina de cobre de S. Domingos;

Considerando que pela escriptura publica, lavrada nas notas do Escrivão Miguel Villagran, na cidade de Sevilha, em 7 de Novembro de 1855, se associára Ernesto Deligny com Luiz de Cazes, Duque de Glucksbierg, e Eugenio Duclerc, para a exploração da referida mina;

Considerando que para a lavra d'este jazigo será necessaria a quantia de réis 40:000$000, como propõe o Capitão Carlos Ribeiro no seu Relatorio de 12 de Agosto de 1857; e que os requerentes offerecem as garantias precisas para emprehenderem os ditos trabalhos;

Considerando que, tendo sido affixado no mencionado concelho e publicado no Diario do Governo o edito de que trata o artigo 60.º do Decreto regulamentar de 9 de Dezembro de 1853, nenhuma reclamação se apresentára contra a concessão pedida;

Vista a Consulta a este respeito havida do Conselho de Obras Publicas e Minas:

Ha por bem o mesmo Augusto Senhor, conformando-se com a referida Consulta, fazer a concessão provisoria da mina de cobre, sita na serra se S. Domingos, concelho de Mertola, districto administrativo de Beja, a Ernesto Deligny, Luiz de Cazes, Duque de Glucksbierg, e Eugenio Duclerc, ficando obrigados a satisfazer no praso de seis mezes, contados da publicação da presente Portaria no Diario do Governo, a todos os preceitos da citada Lei e Regulamento; ficando outrosim na intelligencia de que o campo da demarcação d'esta mina é o já citado na Portaria de 7 de Outubro de 1857.

O que tudo se lhes communica para seu conhecimento e mais effeitos.

Paço, em 22 de Maio de 1858. = *Carlos Bento da Silva.* = Para Ernesto Deligny, Luiz de Cazes, Duque de Glucksbierg, e Eugenio Duclerc.

Doc. n.º 8

1858.12.13 - Lisboa

Relatório da comissão encarregue da confrontação entre as antigas medidas existentes nos concelhos do distrito de Beja e as do sistema métrico-decimal.

Boletim do Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, Lisboa, 1, 1859, p. 66-68.

OFFICIO DA COMMISSÃO CENTRAL DE PESOS E MEDIDAS

Ill.mo e ex.mo sr. - Os officiaes que foram encarregados de ir ao districto de Beja fazer as comparações entre as antigas medidas e as do novo systema metrico-decimal, me apresentaram o incluso relatorio, que tenho a honra de submetter á consideração de v. ex.ª.

Igualmente envio a v. ex.ª as copias das actas das sessões extraordinarias das camaras municipaes do referido districto onde procedeu á indicada comparação.

Deus guarde a v. ex.ª Inspecção geral provisoria dos pesos e medidas do reino, 22 de dezembro de 1858. = Ill.mo e ex.mo sr. Carlos Bento da Silva. = O inspector geral interino, *Joaquim Henriques Fradesso da Silveira.*

Ill.mo sr. - Os officiaes encarregados de proceder á comparação dos antigos padrões municipaes ou suas copias, existentes nos diversos concelhos de que se compõe o districto administrativo de Beja, com os novos padrões do systema metrico-decimal, tendo concluido os seus trabalhos, têem a honra de apresentar a v. s.ª o adjunto mappa onde se acha constatado tudo quanto mereceu a sua attenção, e o resultado de todos os seus trabalhos.

E é por isso que a commissão só se occupará por agora de tocar em alguns pontos mais dignos de especial attenção, porque entende ser uma superfluidade repetir aqui o que já se acha bem especificado no mappa.

A commissão só encontrou copias de padrões, e foi por elles que teve de se regular, á excepção do concelho de Beja, onde encontrou padrão de bronze completo de medidas de capacidade para seccos e liquidos, mas de que não se serviu para a comparação com respeito

a liquidos, e sim de uma copia, por declarar a camara que se não servia d'elle para aferição por motivo de ser mais pequeno que a copia existente no concelho antes do dito padrão ter vindo para a camara.

Na freguezia de Ervidel, concelho de Aljustrel, não ha padrão algum, e as medidas lineares e de peso são aferidas pelos padrões do proprio concelho, e bem assim as de todos os liquidos á excepção das do azeite e seccos que se aferem pelos do concelho de Beja.

As freguezias do Valle de S. Thiago, Santa Luzia e S. Martinho das Amoreiras, no concelho de Odemira, não têem padrões proprios, e aferem as medidas de capacidade e de peso pelas do concelho; excepto as de liquidos e seccos que o fazem do modo seguinte: freguezia do Valle de S. Thiago, pelas do concelho de S. Thiago de Cacem, Santa Luzia, pelas do extincto concelho de Garvão, e S. Martinho das Amoreiras pelas do concelho de Ourique.

Estas circumstancias porém que a commissão tem a honra de relatar a v. s.ª com respeito aos dois concelhos de Aljustrel e Odemira, não poderam ser por ella verificadas, porque as respectivas camaras limitaram-se a dar as informações sobre este ponto, sem facultarem as necessarias medidas para se proceder á comparação, e isto porque as mesmas camaras se não achavam habilitadas para satisfazer a esta exigencia do serviço publico, apesar de haverem sido para isso previamente prevenidas pelo governo civil do districto.

As balanças que a commissão encontrou em uso em todo o districto são as romanas, e as de braços iguaes; mas estas bastante ordinarias.

A commissão não póde deixar de tocar n'uma circumtancia ponderosa, que é a variedade observada na medição dos seccos, que n'umas partes é raza, n'outras de cogulo, volta, e abonado; mas não se demorará em fazer sentir os transtornos que póde trazer na pratica o systema metrico em virtude d'estas variações, e os meios adoptaveis para os aplanar; porque tendo sido este ponto já tratado com a sufficiente clareza pela commissão encarregada de proceder á comparação no districto de Faro, no relatorio que fez subir á presença de v. s.ª, e que se acha publicado no *Diario do Governo* de 16 de julho de 1858 sob nº 165, ao mesmo relatorio se reporta n'esta parte.

A commissão entende igualmente dever declarar a v. s.ª que, pelo trato que teve com grande numero de habitantes do districto que acaba de percorrer, pôde concluir que os povos sentem profundamente os perniciosos effeitos da desigualdade das medidas de concelho para concelho, de freguezia para freguezia, e abraçarão de bom grado o systema

metrico, cujos beneficios a commissão, com suas explicações, trabalhou para lhes tornar ainda mais claros e relevantes.

É do dever tambem da commissão declarar que para o desempenho do que lhe foi por v. s.ª encarregado, encontrou o mais efficaz auxilio tanto da parte dos administradores dos concelhos, como dos presidentes e vereadores das camaras municipaes.

Por ultimo, tem a commissão a honra de passar ás mãos de v. s.ª as copias dos autos das sessões extraordinarias das camaras; e bem assim os recibos dos padrões lineares e de peso que ás mesmas camaras foram entregues.

Deus guarde a v. s.ª Lisboa, 13 de dezembro de 1858. = Ill.mo sr. Joaqui m Henriques Fradesso da Silveira. = *Antonio Gomes Relego Arouca*, alferes ajudante do inspector geral interino dos pesos e medidas do reino = *Manuel Bernardo Pereira Chaby*, alferes ajudante do inspector geral interino dos pesos e medidas do reino.

Está conforme. = Repartição central da direcção geral do commercio e industria, 24 de dezembro de 1858. = *Antonio Augusto de Mello Archer.*

Doc. n.º 9

1859.01.12 - Lisboa

Concessão definitiva da Mina de S. Domingos.

Boletim do Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, Lisboa, 2, 1859, p. 102-103.

Repartição Technica.

Tendo-me sido presente o requerimento em que Ernesto Deligny, Luiz de Cazes, duque de Glucksbierg e Eugenio Duclerc, pedem que, nos termos do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1852, e respectivo regulamento de 9 de dezembro de 1853, se lhes faça a concessão definitiva da mina de cobre, sita na serra de S. Domingos, concelho de Mertola, districto administrativo de Beja;

Considerando que os requerentes obtiveram, por portaria de 22 de maio ultimo, a concessão provisoria d'esta mina, e que satisfizeram aos preceitos do artigo 25° do citado

decreto, apresentando, no ministerio das obras publicas, commercio e industria, a planta em que está indicado o plano geral da lavra;

Considerando que Diogo Mason, engenheiro proposto pelos requerentes, está habilitado para, segundo as regras da arte, dirigir os trabalhos da referida mina;

Tendo em vista a consulta a este respeito havida do conselho de obras publicas e minas, o qual julga satisfeitas as disposições da lei, e habilitados os requerentes para a concessão definitiva do sobredito deposito:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do referido conselho, conceder por tempo illimitado a Ernesto Deligny, Luiz de Cazes, duque de Glucksbierg e Eugenio Duclerc a propriedade da mencionada mina de cobre, sita na serra de S. Domingos, concelho de Mertola, districto administrativo de Beja; ficando obrigados, em virtude da presente concessão, ás seguintes prescripções:

1ª Executar os trabalhos de mineração, conforme as regras de arte, submettendo-se os donos, empregados e trabalhadores ás regras de policia que marquem os regulamentos.

2ª Responder por todos os damnos e prejuizos que por causa da lavra possam resultar a terceiro.

3ª Resarcir os damnos e prejuizos que posssam sobrevir a terceiro, por causa do apparecimento de aguas dentro da mina, sua conducção para fóra, ou encorporação em rios, arroios ou desaguadouros.

4ª Resarcir aos visinhos os prejuizos que occasionarem pelas aguas accumuladas nos seus trabalhos, se, tendo sido intimados, não as seccarem no tempo que se lhes marcar.

5ª Dar principio aos trabalhos dentro do praso de dois mezes, contados da data do presente decreto, ficando salva a circumstancia de força maior.

6ª Ter a mina em estado de lavra activa.

7ª Dar as providencias necessarias, no praso que lhes for marcado, quando a mina ameaçar ruinas pela má direcção dos trabalhos.

8ª Não difficultar ou impossibilitar por uma lavra ambicosa o ulterior aproveitamento do mineral.

9ª Não suspender os trabalhos da mina, com intenção de a abandonar, sem dar antes parte ao governador civil, e deixar a sustentação dos trabalhos em bom estado.

10ª Satisfazer pela mina e seus productos os impostos que estabelecem ou estabelecerem as leis.

11ª Enviar ao ministerio das obras publicas todos os seis mezes, a contar d'esta data, o relatorio dos trabalhos feitos no periodo anterior.

12ª Não admittir novo engenheiro para dirigir os trabalhos da lavra, sem licença do governo, precedendo informação do conselho de obras publicas e minas.

13ª Estabelecer as obras necessarias para a segurança e salubridade das povoações ou dos operarios. Estas obras serão as que ordenar o governador civil, ouvindo o engenheiro respectivo, e, no caso de não assentimento do concessionario, as que o governo ordenar, ouvindo o conselho de obras publicas e minas.

14ª Executar as obras, que, nos termos expressos na anterior condição, se prescreverem para evitar o extravio das aguas e das regas.

15ª Não extrahir do sólo senão as substancias uteis indicadas n'este decreto, e aquellas que se acharem associadas com ellas no mesmo deposito.

16ª Tolerar no campo da concessão trabalhos de pesquiza de outras substancias uteis, quando o governo julgue conveniente permitti-los.

17ª Observar as prevenções que lhe prescrever o governador civil, ouvindo o engenheiro do governo, quando os trabalhos da mina se houverem de executar dentro da zona de 33 metros aos lados das estradas, caminhos e canaes. Sobre estas obras, no caso de não estar de accordo o concessionario, observar-se-ha o prescripto na 13ª condição.

18ª Pagar aos proprietarios do sólo, nos termos do artigo 38º da lei de minas, dois e meio por cento do producto liquido da mina concedida, ou o que amigavelmente ajustar com os mesmos proprietarios.

19ª Effectuar plantações de arvoredos e prover á sua conservação nos terrenos adjacentes á mina, de modo que no futuro haja as madeiras de que carecerem os trabalhos de mineração.

20ª Executar no paiz o tratamento mechanico e metallurgico dos mineraes extrahidos, quando a lavra attingir o conveniente desenvolvimento, e o governo assim o determinar.

21ª Cumprir todas as disposições da citada lei e regulamento, em tudo que possa ser applicado.

Hei outrosim por bem determinar que, para os fins acima designados, seja concedido o terreno que se acha indicado na planta que baixa com o presente decreto, e que é limitado pelas linhas rectas que unem os seis seguintes pontos - Serro do Pego da Sarna - Serro do Valle de Cambo - Cabeço dos Bicados - Alto dos Bicados - Alto do Valle da Mata

- e Signal da Herdade da Careta, constituindo um polygono de seis lados A B C D E F, que abrange a área de 339:000 metros quadrados.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 12 de janeiro de 1859. = REI = Carlos Bento da Silva.

Doc. n.º 10

1860.03.10 - Lisboa

Boletim do Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, Lisboa, 11, 1861, p. 398-402.

RELATORIO ÁCERCA DA MINA DE COBRE, SITA NA SERRA DE S. DOMINGOS, FREGUEZIA DE SANT'ANNA DE CAMBAS, CONCELHO DE MERTOLA, DISTRICTO ADMINISTRATIVO DE BEJA

A mina de cobre de S. Domingos já n'outras epochas foi lavrada.

A sua descoberta, na actualidade, é devida á presença dos trabalhos antigos de mineração, aos serros de escorias em torno do creadeiro, a estes caracteres indeleveis e significativos de uma actividade industrial.

A quantidade de escorias ali amontoadas calcula-se em mais de 800:000 toneladas! São ellas de duas qualidades, distinctas pelo aspecto, pelo peso, pelo aproveitamento do cobre e pela posição que occupam.

Obtidas de certo pelo emprego de processos diversos de fundição denunciam, talvez, que foram já dois os povos que lavraram esta mina. (Os phenicios e os romanos?)

É fóra de toda a duvida o ter ali havido um grande movimento mineiro, o qual deixára de proseguir por causas extraordinarias, como guerras de conquista, mudança de civilisação.

Ainda ha bem poucos annos, em 1854, antes de se começar o reconhecimento da massa de cobre, só se observava na serra de S. Domingos uma ermida, que tinha por orago

este Santo, desmoronada e profanada; era um trato de terreno deserto e inculto: os gados não iam mesmo para aquella paragem.

Presentemente esta serra é de novo um centro industrial, onde se desenvolve muito movimento, onde ha emprego de um grande numero de braços, e onde se trabalha de noite e de dia.

O jazigo de S. Domingos, um dos mais importanttes da peninsula, é uma massa compacta de sulphureto de ferro e de cobre, tendo approximadamente 600 metros de comprido por 100 de largo, exteriormente bem definido, as salbandas em quasi toda a extensão determinaveis. O minerio porém só começa a apparecer á profundidade media de 30 metros.

As minas d'esta classe são mui pouco frequentes; encontram-se na provincia do [sic] Huelva, na Hespanha, e em Portugal, ao sul do Tejo; são jazigos de uma categoria especial.

Na maior parte d'estes creadeiros a massa metallisada não afflora, e á superficie não se vê minerio de cobre; os schistos apresentam-se torturados e contorcidos com uma direcção variavel e anormal, geralmente de uma côr vermelha mui intensa, metamorphicos ou reduzidos a quartzitos com ferro oxydado e hydroxydado e algum manganez.

São estas as feições geraes e externas, mas não é esta uma completa e perfeita descripção, pois falta exprimir um facies que caracterisa estas minas, e só o bom observador sabe comprehender e não póde traduzir em palavras.

As quartzites com uns certos requeimos e dispostos de um certo modo são os caracteres mais indicativos.

Em quasi todas as minas d'esta classe tanto portuguezas como hespanholas acham-se postos trabalhos antigos de mineração: a presença e quantidadae das escorias, dos poços e dos desagues são as melhores garantias que póde ter um emprehendedor.

Em Portugal temos a mina de S. Domingos (Mertola); a do Outeiro dos Algares (Portel); a da serra da Caveira (Grandola); as de S. João do Deserto e Cabeço dos Moinhos (Aljustrel). As duas primeiras concedidas e em lavra. A terceira em via de concessão com grandes trabalhos de exploração. As ultimas abandonadas por não ter sido convenientemente trabalhado o campo de S. João do Deserto.

Estas massas com dimensões superiores aos jazigos regulares, em que o minerio-sulphureto de ferro e de cobre fórma um todo compacto completamente diverso das rochas continentes e sedimentares, são devidas, como o maior numero de jazigos metalliferos, a expansões enérgticas, vindas debaixo para cima.

Attendendo á grandeza e numero dos acervos de cobre, devemos suppor o apparecimento d'estas minas ligado a algum grande movimento geogenico, que tenha accidentado esta parte da peninsula

As minas de Grandola, Aljustrel, S. Domingos, Tharsis (Hespanha) encontram-se n'uma mesma linha de sublevação, que tem a direcção N. 50° 0. (magnetico), constituindo um espinhaço ou cordilheiras de montanhas, que conforme os pontos por onde passam assim tomam differentes nomes. Junto a estas cordilheiras ha outras lombas parallelas, e é esta a accidentação mais geral.

A stratificação dos schistos segue tambem este rumo e não podemos concluir que a epocha da ejecção d'estas enormes massas metalliferas coincidiu com a perturbação que determinou o levantamento d'estas rochas silurianas?

Estas considerações têem mais relação com o estudo geologico do paiz; reservo-me para as ver resolvidas pela illustre commissão a quem esta commetido este importante serviço, e vou passar a tratar da parte industrial da mina de S. Domingos.

Em dezembro de 1858 visitei a mina e observei os trabalhos a que se havia procedido, e bem assim o modo como se tinha preparado o campo para a futura lavra.

Houve, como deixo dito, grandes trabalhos antigos; são as paginas historicas d'esta mina: tendo porém sido abandonada por longo tempo, os poços tinham desabado e estavam completamente entulhados; as galerias completamente obstruidas.

A empreza exploradora curou de limpar e rebaixar o esgoto que desemboca no pégo da Sarna: desentulhou e entivou os poços S. Carlos, Santa Barbara, S. Grénier, Carbonera, n° 1, n° 2, n° 3, n° 4, n° 5 e muitos outros sobre o esgoto e na salbana sul.

Nos poços S. Carlos e Santa Barbara estabeleceram-se os sarilhos para a extracção do minerio. Em S. Grénier e n°4 as escadas para a descida dos mineiros.

Os tres poços S. Grénier, Santa Barbara e n° 5 estavam communicados por meio de uma galeria, o poço n° 4 com o de S. Carlos; e d'este partia uma galeria para o poço Carbonera, que tinha 5 metros de comprido.

Todas as galerias sobre o mineral teriam uma extensão de 200 metros correntes.

O mineral arrancado seria cerca de 2:000 toneladas inglezas.

Trabalhavam n'este mez 4 mineiros e 26 operarios no exterior.

A abertura e rebaixamento da antiga galeria de esgoto fez com que se podesse trabalhar a enxuto em toda a massa, e passando o desague a um nivel de 26 a 34 metros havia já minerio a desmontar na altura de 1a 3 metros.

Eis o estado da mina n'aquella epocha; e estas obras de exploração, que representam uma despeza não inferior a 22:000$000 réis, dirigidas e collocadas convenientemente serviram para demonstrar a importancia do jazigo e pozeram a mina em bellas condições economias para uma lavra regular e desenvolvida.

N'este paiz tem sido difficil estabelecer a lavra de minas. A pouca tendencia dos capitaes nacionaes para este genero de especulação, a falta de pessoal technico e de operarios adextrados n'esta classe de trabalhos, em geral as más communicações interiores e a escassez dos combustiveis têem retardado o desenvolvimento de uma indusria, que com vantagem se deve aclimatar n'um solo tão cortado de importantes jazigos metalliferos.

A mina de S. Domingos prospera, a sua lavra caminha; as rasões do sem incremento são: a intelligente direcção technica e administrativa do engenheiro inglez James Mason; a abundancia de capital de que a empreza dispõe e a proximidade do porto de embarque. Acresce ainda não haver ali falta de mineiros [1].

A concessão definitiva da mina de cobre, sita na mina de S. Domingos, foi feita por decreto de 12 de janeiro de 1857 a Ernesto Deligny, duque de Glucksberg e Eugenio Duclerc.

O presente relatorio de inspecção é o primeiro que tenho a honra de levar á presença do governo de Sua Magestade, e bastante satisfeito estou pelo desenvolvimento que tomaram os trabalhos n'esta mina durante o anno de 1859.

A lavra foi estabelecida na parte E. da massa, denominada Curral do Concelho, sendo centros de extracção os poços de S. Carlos e Santa Barbara. O systema de galerias como se acha notado na planta das obras subterraneas representa uma extensão de 815m, 68 correntes, sendo 752m, 51 de galerias sobre mineral e só 63m, 17 em esteril.

As dimensões das galerias são variaveis, geralmente têem 2 metros de alto por 2 metros de largo.

A quantidade de mineral arrancado durante este periodo foi 793:000 arrobas ou 14:685 toneladadas portuguezas.

A media diaria dos operarios 221; sendo o minimo 101 no mez de janeiro e 396, o maximo, no mez de dezembro (mappa n.º 1).

---

[1] Os mineiros de Tharsis e das outras minas da provincia do Huelva a quatro e oito leguas de S. Domingos vem ali pedir trabalhos, alem de que já concorrem bastantes mineiros portuguezes educados pela empreza.

O plano de ataque consistiu na abertura de galerias de avanço (guias) cortadas por outras proximamente em angulo recto (travessas), deixando pilares ou massiços superiores a 3 metros.

Como se observa pela planta subterranea, nem as guias nem as travessas são completamente parallelas, em rasão de existirem n'aquelle piso trabalhos antigos, que não é conveniente seguir, por demandarem entivações despendiosas; em parte tambem as galerias se desviaram para seguir e aproveitar cordas de minerio, que dão maior percentagem de cobre e cujo desmonte é menos difficil.

Todas as construcções subterraneas abertas em mineral não necessitam entivação: a rocha é bastante dura e de lenta decomposição. Entre poços e galerias só foi preciso entivar 200m, 16 correntes.

As obras subterraneas são todas feitas por pequenas empreitadas e no fim de cada mez são medidas e no dia 2 pagas. Quatro mineiros (dois de dia, e dois de noite), não avançam n'um mez mais de 3 metros correntes de galeria com as dimensões 2 metros por 2 metros, e o preço por que tomam estes contratos é entre 24 e 30 duros ou 22$080 e 27$600 réis por metro corrente, sendo por conta do empreiteiro a polvora, a illuminação e a deterioração das brocas e mais ferramentas.

A empreza durante este anno não curou sómente dos trabalhos subterraneos, no exterior foram levantadas muitas construcções. Estão feitas as officinas de carpinteria e de forja, armazens de arrecadação, 42 barracas que accommodam 168 mineiros. Começou a edificar-se a nova casa de administração com o respectivo escriptorio e habitações para os empregados mais superiores.

Na visita de inspecção que passei a esta mina no fim de novembro proximo passado elogiei a empreza pelo modo acertado com que havia montado os trabalhos, pelo desenvolvimento que tinha tido a lavra, e por se haver em tudo seguido as regras de arte.

Por esta occasião, tendo conhecimento que se pretendia preparar um segundo piso de lavra, ordenei que, antes de se começarem as obras, a empreza apresentasse um projecto de ataque para ser este submetido á approvação do governo.

Chamo a attenção do governo sobre o relatorio junto do engenheiro da mina, pois julgo ser uma questão technica de toda a gravidade a resolução do systema de lavra a seguir n'um jazigo de uma tão enorme possança.

Resta-me dizer duas palavras ácerca da questão dos transportes. Todo o mineral arrancado é enviado a Inglaterra, a fim de ali ser aproveitado o cobre e parte do enxofre.

O minerio é uma pyrite, cuja percentagem de cobre é variavel; pontos ha; como junto dos poços n° 1 e Carbonera, em que esta pyrite não contém cobre algum, outros specimens chegam a dar pela via humida 6,8 e 10 por cento. A media do minerio, analysado por via secca, será de 3 por cento de cobre.

A importancia da mina de S. Domingos vem não de qualidade, mas da quantidade do minerio, que não está misturado com gangas.

O preço por que se vende nos mercados inglezes uma tonelada de mineral, que tem perto de 80 arrobas portuguezas, é cerca de 15$000 réis.

Para se auferirem lucros com a lavra da mina de S. Domingos é mister collocar os trabalhos n'uma grande escala, produzir muito e por um baixo preço.

A despeza do transporte de uma tonelada desde a mina até aos portos de Inglaterra é proximamente 8:000 réis. Sobre esta verba, que é constante, convem fazer toda a reducção possivel.

É um principio geralmente admittido, que nas minas cujo producto beneficiado tem um teor menos elevado e um menor valor, é ahi onde se acham estabelecidas as vias de communicação mais aperfeiçoadas. Nas minas de carvão tiveram origem os caminhos de ferro.

O mineral de S. Domingos é levado em cavalgaduras desde as praças junto á bôca dos poços ao Pomerão, porto de embarque sobre o Guadiana, proximo da foz de Chança.

Começou este serviço de transporte em 7 de fevereiro, e até ao fim de dezembro empregaram-se 115:379 cavalgaduras que levaram 685:333 arrobas de mineral.

A distancia do Pomerão é de 17 Kilometros.

O preço de transporte por arroba foi nos primeiros mezes 50 réis; concertado o caminho passou a 40 réis. Actualmente está a 50 réis, a fim de dar vasão ao mineral que está sobre as praças, chamando por este alto preço remunerador cavalgaduras de pontos mais afastados.

Se estas difficuldades apparecem quando ha a enviar 15:000 toneladas, o que será quando se exportarem 40:000, que deverá ser a lavra no corrente anno.

Para cortar esta difficuldade e para se obter um transporte mais economico já foi presente ao governo de Sua Magestade um projecto para a construcção de um *tramway*.

Com este melhoramento tão preciso, mas que não importará em menos de réis 200:000$000, a mina ficará com condições mais vantajosas, seu producto liquido augmentará consideravelmente.

O mineral levado ao Pomarão é posto em grandes medas junto á margem esquerda do Guadiana e depois embarcado.

Por emquanto não ha ainda caes, está provisoriamente feita a ponte de barcas que presta um bom serviço.

Em 23 de março de 1859 carregou-se o primeiro barco, e até 31 de dezembro despacharam-se 41 navios, como consta de uma nota que me foi fornecida pela alfandega de Mertola.

O mineral exportado montou a 18:075:640 arrateis ou 8:296:718 Kilogrammas.

Para Liverpool despacharam-se 36 navios, 2 para Glasgow, 2 para Swansea e 1 para Newcastle.

O de maior lotação levou 716:800 arrateis, cerca de 415 toneladas; o de menor 205:000 arrateis ou 118 toneladas portuguezas.

Este porto de embarque sobre o rio Guadiana dista da foz, Villa Real de Santo Antonio, oito leguas, e em todo o trajecto não offerece perigo algum para a navegação. De todos os rios portuguezes o Guadiana é o que se presta em maior extensão a ser sulcado por navios de maior lotação.

Lisboa, 10 de março de 1860. = O inspector de minas do 4 ° districto do reino, *João Ferreira Braga.*

Está conforme. Repartição de minas, em 17 de Outubro de 1861. = *Antonio José de Sousa Azevedo.*

Doc. n.º 11

1860.05.09 - Lisboa

Carta de Lei que autoriza a construção da linha de caminho de ferro entre a Mina de S. Domingos e o rio Guadiana.

Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, 1860, p. 163.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Repartição Central

Dom Pedro, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º É o governo auctorisado a contratar com Diogo Mason a construcção e exploração de um caminho de ferro para cavallos (*tramway*), entre a mina de S. Domingos de Mertola e o Guadiana, sem garantia de juro nem subvenção alguma, estipulando as condições de arte e as de exploração que julgar de conveniencia reciproca e geral, e declarando de utilidade publica as expropriações que tiverem de ser feitas pelo concessionario, em conformidade com as condições do contrato.

Artigo 2.º O governo dará conta ás côrtes do uso que houver feito da auctorisação concedida pela presente lei.

Artigo 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

Mandâmos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria a faça imprimir, publicar e correr. Dada no paço das Necessidades, aos 9 de maio de 1860. = El-Rei (com rubrica e guarda). = Antonio de Serpa Pimentel. = Logar do sêllo grande das armas reaes.

Carta de lei, pela qual Vossa Magestade, tendo sanccionado o decreto das côrtes geraes de 16 de abril de 1860, que auctorisa o governo a contratar com Diogo Mason a construcção e exploração de um caminho de ferro para cavallos, entre a mina de S. Domingos de Mertola e o Guadiana, sem encargo algum da parte do governo, estipulando as condições de arte e de exploração que julgar de conveniencia reciproca e geral, e declarando de utilidade publica as expropriações que houverem de ser feitas em conformidade do contrato; o manda cumprir e guardar como n'elle se contém. = Para Vossa Magestade ver. = Diogo Nicolau Possollo a fez.

Doc. n.º 12

1861.01.17 - Lisboa

Aprovação do projecto para a lavra da Mina de S. Domingos.

Boletim do Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, Lisboa, 12, 1861, p. 437-438.

DIRECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS

Repartição de Minas

(Segunda Secção)

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto dos trabalhos de lavra a executar na mina de cobre de S. Domingos, no concelho de Mertola, districto de Beja, apresentado pelos concessionarios da mesma mina e elaborado pelo seu engenheiro James Masson;

Considerando que, tendo sido esta mina lavrada em remotos tempos de que não ha noticia precisa, fôra depois abandonada e as suas obras inundadas, conservando-se n'este estado durante muitos seculos;

Considerando que os trabalhos da antiga lavra executados n'esta mina desceram pouco abaixo do plano horisontal que passa pelas pregas mais fundas do solo adjacente;

Considerando que as antigas obras da lavra da mina de S. Domingos que tem podido ser accessiveis são muito irregulares na sua fórma, extensão e distribuição;

Considerando que a maior parte dos antigos trabalhos está ainda inundada, ignorando-se por consequencia qual seja o seu desenvolvimento;

Considerando que a espessura dos massiços deixada pelos antigos em toda a região onde penetraram os seus trabalhos representa ainda importantes reservas;

Considerando que a lavra de parte d'estes massiços póde ser tolerada entre os limites requeridos pela estabilidade e segurança das obras subterraneas;

Considerando que a natureza do minerio, a possança da parte conhecida do jazigo, e as demais condições que este accusa no seio da terra, exigem um systema determinado de trabalhos;

Considerando que as obras preliminares para a execução do systema de lavra a empregar devem emprehender-se no mais breve tempo possivel;

Visto o relatorio do inspector geral das minas do reino, que por ordem do governo examinou este jazigo;

Vista a consulta do conselho de minas:

Ha por bem o mesmo augusto senhor, conformando-se com os referidos relatorio e consulta, approvar o projecto offerecido pelos referidos concessionarios com as seguintes restricções:

1ª Que os trabalhos que actualmente se executam no campo em que a lavra se faz com a reserva de pilares na massa atacada pelos antigos trabalhos não deverão descer alem do nivel de 12 metros, abaixo do solo da galeria do esgoto marcado no poço nº 1;

2ª Que os pilares reservados sejam de sufficiciente espessura e dispostos do modo mais regular que permittirem os trabalhos anteriormente executados;

3ª Que não será permittido nenhum despilamento n'este campo senão quando a lavra regular ahi chegar, vindo de baixo para cima;

4ª Que se proceda com a maior actividade ao esgoto dos antigos trabalhos, descendo quanto antes á profundidade de 50 metros pelo menos abaixo da galeria antiga do esgoto, e se prepare ahi o campo de lavra regular e vasto para a extracção total do minerio, enchendo os vasios com entulhos;

5ª Que á medida que os trabalhos velhos se tornarem accessiveis se levantem as respectivas plantas detalhadas e acompanhadas dos perfis que forem necessarios para dar conhecimento das dimensões e extensão dos mesmos trabalhos.

O que pelo ministerio das obras publicas, commercio e industria se communica aos concessionarios da mina de S. Domingos, para seu conhecimento e prompta execução.

Paço, em 17 de janeiro de 1861. = *Thiago Augusto Velloso de Horta.* = Para os concessionarios da mina de S. Domingos.

Doc. n.º 13

1861.04.26 - Mina de S. Domingos

Escritura de mandato, obrigação, autorização para venda, penhor, hipoteca e administração de um barco a vapor a utilizar no reboque de navios, na entrada e saída do rio Guadiana.

ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 10 do 1.º Ofício*, fl. 56v-59v.

(fl. 56v) Saibam quantos esta escriptura de mandato, obrigação, authorização para venda, penhor, hypotheca, administração, e mais clausulas virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e sesenta e hum, aos vinte e seis dias do mes de Abril do dito anno, n'esta Mina de Santo Domingos freguesia de Sant'Anna de Cambas do Julgado de Mertola, e casas de morada do Director da mesma mina, aonde eu Tabellião vim, compareceram ahi de huma parte Pedro Felecianno Nobre, solteiro, [?] , Negociante, e morador na villa de Mertola, oje a seus negocios n'esta mina, e de outra parte James Mason, casado, Engenheiro, e Director desta mina de Santo Domingos, e aqui morador, ambos de mim Tabellião bem conhecidos pelos proprios. E pelo primeiro outhorgante Pedro Felecianno Nobre me foi dito em presença das testemunhas adiante nomeadas e assignadas, que considerando o augmento que n'estes ultimos tempos tem tido o movimento *(fl. 57)* maritimo do rio Guadiana, resolveu comprar um barco movido a vapor para o empregar na navegação deste rio, no serviço de reboque de navios na entrada e sahida do mesmo rio, e em qualquer outro serviço, que se julgue conveniente. Que não tendo porem agora os fundos necessarios para esta empreza, recorreu ao segundo outhorgante James Mason, com quem fez o contracto, que redusem á presente escriptura, e que consta dos artigos seguintes = Primeiro = Que elle primeiro outhorgante constitui o segundo outhorgante por seu bastante procurador, e lhe dá os poderes necessarios para em nome d'elle primeiro outhorgante comprar ou mandar comprar em Inglaterra, ou aonde mais convier, um barco movido a vapor proprio para o dito serviço, deixando inteiramente á discrição do segundo outhorgante a escolha do barco, e o ajuste do preço; e bem assim para que quando não haja barco feito, que lhe convenha, mande costruir hum barco em nome d'elle primeiro outhorgante pelo risco, com a lotação e pelo preço e condicções que julgar melhores, assignando os respectivos contractos para titulo da propriedade do barco, podendo

desempenhar este mandacto por si, ou seus prepostos, e substabelecidos = Segundo = Que o barco comprado, ou mandado construir terá a denominação = Izabel = e o segundo outhorgante fica igualmente (*fl. 57v*) authorizado para por si, ou por seus substabelecidos requerer e fazer proceder a todas as deligencias necessarias para a sua Nacionalização, e para o por em effectivo serviço, e navegação em Portugal = Terceiro = Que logo depois de concluidas estas deligencias, elle primeiro outhorgante se obriga a pagar ao segundo outhorgante a soma total das despesas que elle houver feito e sua commissão conforme a conta que este apresentar, e a que elle primeiro outhorgante quer que se de pleno credito em Juiso e fora d'elle, pela illimitada confiança que tem na probidade do segundo outhorgante = Quarto = Que não fazendo este pagamento, como se obriga não poderá ser compellido a effectualo em metal sonante, mas authurisa desde já o segundo outhorgante com todos os poderes necessarios para logo, ou quando quiser, ou poder possa, ou por seus substabelecidos fazer venda do mesmo barco com todas as suas pertensas pelo preço que ajustar, recebendo em pagamento do <que> lhe dever elle primeiro outhorgante que para esse fim lhe cede d'esde já o mesmo preço com procuração ou causa propria, assignando o segundo outhorgante a este respeito os contractos necessarios com as clausulas que tiver por convenientes = Quinto = Que em quanto o segundo outhorgante não quiser ou não poder fazer a venda do mesmo Barco, o conservará em seu poder como penhor do seu credito, e para esse fim elle (*fl. 58*) primeiro outhorgante lhe há presente que o barco e lhe hypotheca e empenha por titulo de anti chrese, ou por qualquer outro titulo juridico que mais firme e valido lhe seja = Sesto = Que emquanto subsistir este empenho, o segundo outhorgante fica plenamente authorisado para por si, ou por seus prepostos ou substabelecidos, administrar livremente o mesmo barco, fretando-o, carregando-o, despedindo os empregados e homens da tripulação, admettindo outros, recebendo os fretes e proventos do barco, concertando-o, segurando-o, e emfim praticando, e fazendo na sua maior extensão todos os actos e negocios administractivos que julgar convenientes, como se fosse elle proprio o primeiro outhorgante = Setimo = Que o segundo outhorgante deverá ter sempre o mesmo barco seguro, e no cazo de senistro, que Deus afaste, receberá dos seguradores a importancia que elles pagarem, para assim ser embolçado do seu credito, no caso de perda total, ou para os consertos percisos no cazo de avaria parcial, e para esse fim deverá ser feito o seguro em quantia igual áquella a que elle primeiro outhorgante lhe for obrigado, conforme o artigo terceiro, ficando bem entendido que se o segundo outhorgante não fizer o seguro, a perda será por sua conta, e será considerado como pago de tudo o que elle primeiro outhorgante lhe dever = Oitavo =

Que não sendo logo feito o (*fl. 58v*) pagamento de que tracta o artigo terceiro, nem feita logo a venda de que trata o artigo quarto, e ficando o segundo outhorgante na adeministração e gerencia do navio conforme o artigo sesto, como n'esta ultima hypothese se dão os elementos de um contracto de risco, compensar-se-hão os lucros do barco com os juros mercantis da divida, que para esse fim taxão emtanto quanto forem os mesmos lucros, e ainda que o barco dei perda não poderá o segundo outhorgante pedir ao primeiro outhorgante indemnização alguma, assim como lha não poderá pedir se o preço pelo qual vender o barco for inferior á quantia que lhe for devida, reciprocamente não poderá elle primeiro outhorgante pedir cousa alguma por conta de lucros e nem por conta do preço da venda, ainda que este exceda a sua responsabilidade para com o segundo outhorgante, a favor de quem reverterá o excesso a titulo de commissão = Nono = Que todas as despesas, sem excepções algumas que se fizerem com a administração do barco, e todos os direitos que por elle ou por este contracto [?] Estado, depois de concluidas as diligencias de que tracta o artigo segundo são por conta e á conta do segundo outhorgante. Decimo = Que os poderes dados ao segundo outhorgante por este contracto, não só podem ser revogados, se <não> no unico caso em que o primeiro outhorgante pague ao segundo outhorgante de (*fl. 59*) prompto e em moeda de ouro corrente deste Reino toda a quantia de que este lhe for credor, conforme a conta que lhe apresentar = Decimo primeiro = Que elle primeiro outhorgante se obriga per si e per seus herdeiros e successores a manter e cumprir este contracto, a ratifical-o quando for perciso, e a dar ao segundo outhorgante todas as procurações avulças de que elle precisar para melhor cumprimento destes artigos. Pelo segundo outhorgante foi dito que elle acceita este mandato de cuja execução se encarrega, bem como acceita todos os artigos acima escriptos, e que no caso em que o primeiro outhorgante logo depois cumprido o mandato, e de habilitado legalmente para navegar o barco a vapor de que se tracta lhe não faça o pagamento devido, conforme o artigo terceiro, elle segundo outhorgante promette e obriga-se a não o compellir a esse pagamento, mas expreçamente conserva, e concorda nos termos acima pactuados para o seu embolso, por meio da venda do navio, administrando no entretanto como credor hypothecario, e o seu antichretico com todas as clausulas acima estabelecidas. Em fe de verdade assim o outhorgaram e reciprocamente acceitaram, e eu tabellião o estipulei e acceitei em nome dos ausentes, e pessoas a quem tocar possa, sendo a tudo testemunhas presentes Antonio Gomes de Moura, (*fl. 59v*) solteiro, maior de vinte annos, Escrevente, e Manuel Joaquim Mascarenhas, digo Manuel Joaquim de Carvalho Mascarenhas, casado, Guarda Livros, e moradores n'esta Mina, que vão assignar com os

outhorgantes que esta escriptura ratificarão, depois que foi lida por mim Alexandre Jose Joaquim de Carvalho Tabellião publico de Notas que a escrevi, e fixo com o meu signal publico e raso de que uso.

(*Assinaturas*)
Pedro Feleciano Nobre
James Mason
Antonio Gomes de Moura
M.el Joaq.m de Carv.o Mascarenhas
Em testemunho A.J.J.C. de verdade
O Tabellião
Alexandre Jose Joaq.m de Carv.o

Doc. n.º 14

1863.02.04 - Lisboa
Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, 1863, p. 47-48.

Regulamento para a escola de pilotagem, creada pela carta de lei de 7 de julho de 1862

Artigo 1.º A escola de pilotagem, creada pela carta de lei de 7 de julho de 1862, é estabelecida na cidade de Faro.

Art. 2.º A escolha de professor da referida escola recairá n'um official da armada, ou n'algum piloto dos navios mercantes, habilitado com carta geral.

Em qualquer dos casos a nomeação do professor será feita pelo governo, ouvido o conselho da escola naval.

§ 1.º O serviço de professor será considerado para todos os fins como serviço de commissão.

§ 2.º O professor que, depois de quinze ou vinte annos de bom e effectivo serviço, se houver impossibilitado de continuar a exercer as funcções do magisterio terá direito a

aposentação, no primeiro caso com metade do respectivo vencimento, e no segundo com o vencimento por inteiro, tudo dependente da approvação das côrtes.

Art. 3.° O curso será annual e comprehenderá as seguintes disciplinas:

1.° As operações arithmeticas em numeros complexos, as proporções e o uso dos logarithmos dos numeros e linhas trigonometricas;

2.° Definição e conhecimento geral das figuras geometricas; avaliação das areas e volumes;

3.ª Pratica de resolução dos triangulos rectilineos e esphericos;

4.ª Noções elementares de astronomia espherica e nautica, e pratica dos calculos applicados á navegação;

5.ª Conhecimento e pratica de todos os instrumentos empregados a bordo na pilotagem, e uso de cartas e dos roteiros;

6.ª Feitura das derrotas.

Art. 4.° O anno lectivo começará em 1 de outubro de cada anno e só terminará no dia 31 de julho do anno seguinte.

§ 1.° Serão feriados, alem dos domingos e mais dias santificados, os de grande gala, e as quintas feiras de todas as semanas em que não houver feriado por qualquer outro motivo; haverá tambem ferias desde o dia de Natal até ao dia de Reis, e desde domingo de Ramos até ao de Paschoa.

§ 2.° As lições durarão tres horas e serão divididas em duas partes com o intervallo de quinze minutos; na primeira parte o professor interrogará os estudantes sobre as doutrinas explicadas na lição anterior, e na segunda explicará as doutrinas da lição seguinte, executando os calculos correspondentes e mais operações praticas.

Art. 5.° Os individuos que se quizerem matricular deverão provar, por exame feito perante o professor, que sabem ler e escrever correctamente e fazer as quatro operações arithmeticas em numeros inteiros e fracções.

Art. 6.° O professor dará todos os mezes ao intendente da marinha e inspector da escola uma parte circumstanciada do adiantamento dos respectivos alumnos, indicando ao mesmo tempo tudo que tiver por conveniente ao aperfeiçoamento da mesma escola.

Art. 7.° O intendente da marinha, na qualidade de inspector, examinará successivamente a direcção e effectividade do ensino, a applicação e aproveitamento dos alumnos. Auctorisará e fiscalisará a recepção dos emolumentos. Proporá ao governo o que lhe parecer conveniente ao desenvolvimento e aperfeiçoamento da escola. Dará finalmente ao

governo, logo depois de terminado o anno lectivo, uma parte circumstanciada do numero de alumnos que frequentaram a aula, dos resultados da sua applicação e das causas que determinaram o seu maior ou menor aproveitamento.

Art. 8.° Logoque terminar o curso nomeará o intendente da marinha um dos officiaes da armada que se achar empregado no seu districto, para conjunctamente com elle inspector e o professor se proceder ao exame das materias que constituem o curso.

O intendente da marinha será presidente d'este jury, e examinadores o professor e o official nomeado.

§ unico. O jury examinará tambem na mesma epocha quaesquer individuos que, não sendo alumnos da escola, se propozerem a obter approvação nas materias ali ensinadas.

Art. 9.° Os individuos que, depois de approvados n'esta escola, estiverem nas circumstancias de dirigir os navios do commercio, serão examinados, na conformidade do programma que rege os exames de pilotagem da escola naval de Lisboa, por um jury especial nomeado pelo governo no fim de cada anno lectivo.

Art. 10.° Aos individuos que forem approvados, em conformidade ao disposto no artigo antecedente, serão conferidas as respectivas cartas de habilitação, assignadas pelo inspector da escola e pelos membros do jury especial.

Art. 11.° Os emolumentos regulados pela tabella da escola naval serão recebidos pelo professor, e por elle applicados, com conhecimento e auctorisação do intendente da marinha, aos fins expressos na lei.

§ unico. Haverá na escola livros de registo de matriculas, de exames e do expediente, e um outro para a contabilidade.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, 4 de fevereiro de 1863. = *José da Silva Mendes Leal.*

Doc. n.º 15

1864.04.19 - Lisboa

MOP - Conselho de Minas, *Registo de Consultas*, Vol. II, fl. 88v-93.

(*fl. 88v*) Consulta ácêrca d'um officio do Inspector de minas do 4º districto sobre o rendimento liquido collectavel da mina de S. Domingos.

Senhor! Ao Conselho de Minas foi presente um officio com data de 31 de Março ultimo, em que o Inspector de Minas do 4.º districto declara que encontra difficuldades na avaliação do rendimento liquido collectavel da mina de S. Domingos e pede instrucções ou conselhos que o guiem na determinação das bases sobre que deve ser calculado o imposto.

Na exposição feita pelo referido Inspector no seu officio, vê-se que a mina de S. Domingos está em via de prosperidade porque a sua exportação no anno ultimo é representada pela cifra de 109:300 toneladas (de 1:016 kil.) de minerio. Apesar d'isso receia que em presença das despesas indicadas pela empresa e do preço attribuido ao minerio no mercado inglez, o liquido collectavel resultante seja tão baixo que o imposto proporcional não se eleve á quantia de 2:000$000 reis quando no anno de 1861 = com uma exportação de 44:685 toneladas foi de 3:231$758 (*fl. 89*) reis, e em 1862 com a exportação de 69:166 foi de 6:150$885 reis.

O Engenheiro Gerente da mina de S. Domingos - James Mason - no seu ultimo relatorio dos trabalhos executados n'aquelle vasto estabelecimento mineiro diz que o theor do minerio determinado por meio dos ensaios docimasticos feitos em Inglaterra pelos compradores de mineral tem descido successivamente desde 1861 e de modo que em 1861 o minerio de S. Domingos deu 3,10 p.% de cobre, em 1862 - 3,06 e em 1863 - 2,71 - e attribue a esta diminuição no theor do minerio em respeito ao cobre, e á luta travada entre os vendedores de pyrites no mercado inglez, a baixa que se tem manifestado no preço do mineiro.

A grande quantidade de pyrites que esta mina tem exportado para Inglaterra devem ter forçosamente influido nas condições do mercado e determinado uma baixa consideravel no preço do minerio, sobre tudo, sendo o consummo annual de pyrites em Inglaterra representado pela cifra de 240:000 toneladas metade da qual foi quasi satisfeita no anno

CATALOGO

DOS

OBJECTOS PERTENCENTES

Á

MINA DE S. DOMINGOS

EXHIBIDOS NA

EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DO PORTO

EM 1865

POR

JAMES MASON,

ENGENHEIRO E DIRECTOR GERENTE.

LISBOA

TYP. DA SOCIEDADE TYPOGRAPHICA FRANCO-PORTUGUEZA

6, *Rua do Thesouro Velho*, 6.

1865

anterior pela mina de S. Domingos. Este estabelecimento tem sustentado com vantagem a luta com as outras minas da Europa que forneciāo aquelle mercado e parece que nesta luta se pertende, como se não occulta no relatorio do refferido gerente pôr fóra de concorrencia um grande numero de minas estrangeiras, cujas producções, limitadas e em condições economicas pouco vantajosas, lhes não permittem vender os seus minerios por preços tão baixos como os de S. Domingos.

A diminuição do preço do minerio de S. Domingos como se conclue do mesmo relatorio tem sido successiva desde 1861. O preço em 1861 foi de 70 schelings por tonelada: em 1862 foi de 64^{sch}, 7^{d}, e em 1863 desceu rapidamente a 49^{sch}, 8^{d}.

Este ultimo preço é o indicado pelo gerente no alludido relatorio: mas em um documento que acompanha o citado officio do Inspector d'aquelle districto vem o preço do minerio cotado em 50^{sch}, 6^{d}. Mas apesar deste pequeno augmento no valôr do mi- (*fl. 89v*) nerio em relação ao 1° que o gerente d'aquelle estabelecimento tinha indicado o Conselho de Minas não pode deixar de fazer reparo sobre uma tão consideravel depreciação, lamentando sómente não ter meios de que possa lançar mão para verificar todas as circunstâncias que a possão justificar. Entretanto na auzencia dessas minas infalliveis o Conselho encontra no proprio relatorio do gerente da empreza uma passagem que parece indicar que o preço de 49^{sch}, 8^{d} arbitrado para o minerio, é inferior ao que na realidade elle teve.

Segundo a exposição feita n'esse relatorio sobre a maneira como se executa a venda do minerio em Inglaterra nota-se que são 2 os processos geralmente seguidos: 1°, ou se vende as fabricas d'acido sulfurico o enxofre que do minerio se pode extrahir e se recebe o minerio depois de ustullado para ser vendido aos fundidores de cobre, 2° ou o minerio se vende a um unico comprador No primeiro caso é vendido o enxofre a 8^{d} por cada unidade (unit) contida no minerio, e o do minerio de 1863 produsiu 32 schilings supponđo que elle continha 48 p.%; mas o relatorio indicando este preço realisado para o enxofre abstem-se de indicar o preço por que os fundidores pagaram o cobre contido no minerio ustullado Quanto ao segundo caso (que é o mais frequente) diz o autor do relatorio que o comprador pagou o minerio por 47^{sch}, 16^{d} por tonelada, sendo este preço refferido ao enxofre contido no minerio e a 2 p.% de cobre - pagando alem deste preço mais 2 schelings por cada 1/8 p.% de cobre que o minerio contem alem dos 2%, como se acha estabelecido no commercio dos minerios de cobre.

Ora neste caso parece haver uma ommissão; porque sendo o teor do minerio de 2,71, no preço de 47^{sch}, 6^{d} só ficão incluidos os 2 p.%, restando ainda determinar o valor de

0,71% que se deverá calcular na razão de 2 shelings por cada 1/8 p.%. Ora 0,71 é mui proximamente 6/8, mas como o comprador sempre despresa as fracções inferiores a 1/8 teremos a considerar sómente os 5/8 que representão o valor de 10 (*fl. 90*) schelings por tonelada e por consequência o preço do minerio deveria neste caso ser de 57^{sch}, 6^{d} por tonelada. Mas no caso de existir realmente esta ommissão de 10 schelings, como parece concluir-se do dizer do relatorio, resta ainda saber se esta quantia deverá ser reunida a 47^{sch}, 6^{d} ou a 49^{sch}, 8^{d} - preços differentes indicados no mesmo relatório e referidas á mesma qualidade do minério; ou a 50^{sch}, 6^{d} preço mencionado no officio do Inspector do districto e em um documento do proprio gerente, para que possa determinar-se o preço defenitivo do minerio no mercado -

Ainda que de passagem, é digno de notar-se que pelas communicações feitas pelo Consul de Portugal em Bristol, ácêrca do minerio de S. Domingos importado pelos differentes portos do canal nos 2 trimestres - 1° e 3° - do anno ultimo, foi manifestado nas respectivas alfandegas inglezas - pelos carregadores - com o preço de 3^{lb}, a fim d'ahi pagar os respectivos direitos d'importação - De certo não deixa de ser importante a coincidencia entre este valor e o que resulta do addiccionamento de 10 schilings, aos 49^{sch}, 8^{d} ou 50^{sch}, 6^{d}, preços indicados pelo gerente da mina de S. Domingos.

O Conselho de Minas tendo de apreciar todas as circunstancias que possão concorrer para determinar o grau de confiança que merecem os esclarecimentos fornecidos pelos interessados, não pode deixar passar desappercebida tanto a desharmonia entre os preços refferidos á qualidade media do mesmo minerio, indicados em documentos firmados com o nome do proprio gerente, bem como a ommissão acima mencionada que parece deprehender-se do relatorio, as quaes posto que não sejão talvez mais do que lapsos, são todavia de bastante consideração para que o Governo de Vossa Magestade deixa de procurar rectifical-os.

O Conselho continuando na analyse dos documentos fornecidos pelo interessado para a determinação do liquido collectavel, não pode deixar (*fl. 90v*) de principalmente fixar - sua attenção sobre a verba consignada para despezas de transporte entre a mina e o Pomarão.

Quando a mina de S. Domingos começou a ser lavrada - em 1859 - os meios de communicação entre ella e o porto do Pomarão não permittião que os transportes se fizessem senão sobre cavalgaduras, e o gasto de conducção por tonelada era como devia ser, muito ellevado. Segundo o relatorio do Inspector Geral, ácêrca desta mina, era esta despeza de

3$825 rs. Quando em seguida se compôz o caminho e se tornou viavel para carros, estes substituiram em grande parte das bestas de carga, e o custo de transporte, ficando assim reduzido a 3$060 rs. por tonelada, como o indica o mesmo Inspector. Um Tram-way, veio depois substituir o caminho de carro ordinario e em Junho de 1862 (relatorio do Inspector do 4.° districto) achava-se este caminho de ferro em exploração activa. Durante metade do anno de 1862 ainda os transportes se fizeram em parte por estrada ordinaria, mas no 2.° semestre foram feitos completamente por Tram-way. Todavia o custo do transporte por tonelada desceu apenas a 3$000 rs.

Os carros erão então puxados por muares e empregavão-se (relatorio de 1862 do Inspector do districto) n'esse serviço 227 d'esses animaes - mas em 1863 veio o vapôr substituir o motor de sangue e por meio de uma locomotiva, empregada só em parte do caminho, reduziu o numero dos muares a 125 - que hoje ahi se achão em serviço.

Entretanto contra toda a espectactiva vê-se figurar ainda no calculo do liquido collectavel em relação a esse anno a verba de 3$000 - correspondente ao custo do transporte de cada tonelada de minerio.

Vê-se portanto que os melhoramentos materiaes de viação que em todas as circunstancias produzem economias muito sensiveis, no estabelecimento de S. Domingos só produzem resultados disparatados. Na passagem do caminho de pé posto á estrada ordinaria houve uma economia (*fl. 91*) de 765 rs. por tonelada; d'esta ao caminho americano uma economia de 60 rs. e do caminho americano, em tracção por meio de motôr de sangue a caminho de ferro com tracção em parte por meio de locomotiva, e em parte por meio de muares - conservou-se o preço do transporte estacionario - de modo que a economia de transporte realisada pelo caminho de ferro em relação ao antigo caminho, só proprio para bestas de carga, traduz-se na differença de 3$825 para 3$000 rs. ou 825 rs.

A analyse das condições dos transportes, em differentes épocas, da mina de S. Domingos ao Pomarão, como se acaba de vêr, revela a exageração da verba indicada pelo gerente d'aquelle estabelecimento como despeza de transporte por tonelada; mas esta exageração torna-se ainda mais sensivel comparando esta verba com a que exigem os transportes em caminho de ferro e mesmo em algumas estradas ordinarias.

Pelos caminhos de ferro inglezes e mui especialmente pelos do Paiz de Galles (south Wales) transportão-se grandes porções de minerios de ferro, de ferro manufacturado e de carvão etc - e as tarifas estabelecidas por actos do parlamento são taes que o transporte por tonelada e por milha de distancia (1:609 metros) não excede na maior parte dos casos a

1penny (18 reis), comprehendendo n'isto o aluguel dos wagons; entretanto segundo as *Mineral statistics of the United Kingdom of the Great Britain and Ireland* os contractos particulares entre as empresas expeditoras e as companhias exploradoras fazem descer a 1/2 penny o custo do transporte de cada tonelada por milha de distancia.

Considerando as tarifas estabelecidas pelo parlamento Inglez seria de 200 reis proximamente o custo do transporte por tonelada de minerio para uma distancia de 18 kilometros que é a da mina de S. Domingos ao Pomarão.

(fl. 91v) Nos caminhos de ferro Portuguezes as tarifas por mineraes em bruto são de 18 rs. por tonelada e por kilometro, o que dá por 18 kilometros a verba de 216 reis.

Para o Tram-way de S. Domingos a tarifa estabelecida pela empreza constructora não é o duplo ou o triplo das tarifas ordinarias do caminho de ferro é 9 a 10 vezes maior.

Em todos os caminhos de ferro as tarifas baixão por mutuo accordo entre os expeditores e os exploradores: em S. Domingos pelo que deprehende torna-se impossivel esse accordo entre o empresario do caminho de ferro e o gerente da mina de S. Domingos, não obstante serem representadas estas duas entidades pelo mesmo indeviduo.

Mas comparemos se ainda o custo do transporte do mineral da mina para o Pomarão com o do transporte feito por estrada ordinaria da mina do Palhal para o porto d'embarque -Aveiro- Segundo o mappa da avaliação dos impostos d'aquella mina relativo ao anno de 1862 foi de 1:412 toneladas metricas a quantidade de mineral exportado - é de 1:481$195 rs. a verba gasta no transporte d'aquelle mineral desde a balança até aos navios que o carregaram, comprehendendo baldeações commissões, agencias etc. Ora o mineral é transportado em carros de bois por uma estrada a macadam, feita por conta da mina desde o Palhal até Albergaria a nova (4 a 5 kilometros) e d'esta povoação até S. Martinho de Salreu (9 kilometros) feita pelo Estado; ha por consequencia 13 a 14 kilometros d'estrada a percorrer. Em S. Martinho de Salreu ha uma baldeação e conduz-se d'ahi o minerio em barcos para os Navios que se achão fundeados no porto d'Aveiro, tendo a percorrer pelo esteiro do Vouga mais de 8 kilometros.

Em todo este transporte e baldeações gastão-se 1$049 rs. por tonelada metrica. Quando a estrada do Palhal a S. Martinho de *(fl. 92)* Salreu tornava difficil o transporte do minerio, chegou o custo do transporte por tonelada a 1$600 rs. ou a 80 rs. por quintal (Relatorio sobre as minas do districto d'Aveiro - 1859).

Mas logo que o máu caminho foi substituido por uma boa estrada, desceu o custo do transporte a 45 rs. por quintal ou 900 reis por tonelada, isto é, desceu quasi 50 p%.

Se a distancia a percorrer fosse de 19 kilometros ou a mesma de S. Domingos ao Pomarão, a despeza não excederia a 1:375 rs., isto é, *o transporte do mineral da mina do Palhal em carros de bois por uma estrada ordinaria*, é para a mesma distancia, *apenas 43 p.% do custo do transporte por o caminho de ferro de S. Domingos ao Pomarão!*

Consideremos ainda a verba de 3$000 rs. debaixo d'outro ponto de vista, isto é, em relação ao capital provavel gasto na construcção do Tram-way aos juros d'um capital ás despezas d'exploração e de conservação.

MR. D'Adhemar no seu opusculo sobre caminhos de ferro americanos - descrevendo diversos typos - desenvolve as despezas de construcção relativas a cada um delles e vê-se que os seus preços por kilometro se comprehende entre 15:000 e 22:000 francos. O termo medio é de 18:500 ou 3:349$300 rs. Logo o custo do Tram-way por 18 kilometros seria de 60:287$400 reis.

SupponDo que a abertura do leito d'um Tram-way de S. Domingos a Pomarão em condições ordinarias com obras d'arte, estações etc, para aquella messma extensão custa 40:000$000 rs., será de 100:287$400 rs. o custo total provavel.

Ora ainda ha bem pouco tempo que ao Conselho de Minas foi submettido um processo sobre a conveniencia de auxiliar o proprietario da mina do Braçal na construcção d'um Tram-way para ligar este estabelecimento com o rio Vouga e teve occasião de vêr que *(fl. 92v)* o Conselho d'Obras Publicas em uma consulta sobre o projecto d'esse caminho expoz que devendo elle ter proximamamente 9 kilometros de desenvolvimento não exigio menos de 50:000$000 rs. proximadamente para a sua construcção; e sendo certo que o terreno de S. Domingos ao Pomarão não apresenta mais desigualdades que as alcantiladas margens do rio Mau, affluente do Vouga, onde se pretende construir aquelle Tram-way, parece que aquella verba de 100:287$400 rs não estará longe da verdade.

Se o Tram-way de S. Domingos ao Pomarão fosse construido segundo todas as regras da arte, o transporte dos carros seria feito para o Pomarão, somente pelo impulso devido á acção da gravidade, e as cavalgaduras teriam só de fazer a tracção dos waggons vasios, o que tornaria o transporte do minerio muito mais economico; mas como ha 3 traineis onde as cavalgaduras teem de fazer a tracção dos waggons carregados com mineral (dois a dois, de 3 toneladas e meia cada um) - por isso consideremos como MR. Adhemar o caso mais desfavoravel d'um Tram-way que é o de se approximar a sua tarifa das dos caminhos de ferro para a mesma distancia a percorrer. Supponcdo portanto a tarifa de 12 reis dos nossos caminhos de ferro, como preço de transporte de tonelada kilometrica pelo Tram-way de S.

Domingos seria para toda a sua extensão de 18 kilometros de 216 rs. comprehendendo-se nesta cifra o juro do capital dispendido na construcção deste caminho de ferro e as despezas de conservação e d'exploração; e a verba relativa ao transporte de 109:300 toneladas seria de 23:827$400 rs.

A verba de 3$000 rs. proposta pelo gerente da empresa de S. Domingos elleva a despeza de transporte pelo tram-way, no anno de 1863 a reis 327:900$000.

A differença enorme entre esta verba e a antecedente deixa bem ver a exhorbitancia (*fl. 93*) da cifra de 3$000 rs. indicada pelo gerente da empresa James Mason: - e o Conselho de Minas posto que reconheça essa exhorbitancia e estranhe que ella tenha sido proposta, abstem-se todavia de fazer indicações ou aconselhar sobre a maneira de proceder para que essa verba seja redusida a justas proporções.

O Conselho de Minas limita-se neste caso a expôr as duvidas que achou dignas de reparo, em presença dos documentos que consultou e a esperar do zelo e intelligencia do Fiscal do Governo, bem como da boa fé do interessado o accordo rasoavel para que nem os interesses do Estado, nem da empresa fiquem lesados.

Vossa Magestade porem resolverá o que fôr mais justo.

Sala das Sessões do Conselho de Minas em 19 d'Abril de 1864. = Francisco Antonio Pereira da Costa. = João Maria Leitão. = João Ferreira Braga. = Jose Augusto Cesar das Neves Cabral. = Carlos Ribeiro. Secretario.

Doc. n.º 16

1865.03.31 - Mértola

Postura da Câmara Municipal de Mértola sobre as barcas de passagem no rio Guadiana.

AHM, *Actas...*, Cx. A.B. 1/19, fl. 107-110 e 145-145v.

Postura

Aos trinta e um dias do mez de Março de mil oitocentos e sessenta e cinco n'esta villa de Mertola e Paços do Concelho, achando-se ahi em sessão publica o Presidente e Veriadores da Camara abaixo assignados foi tomado em sua concideração os excassos

rendimentos proprios do municipio para fazer face à indispensavel despeza do mesmo, que não é possivel coarctar e antes forçoso tem sido acrescer, tendo por isso de lançar-se pesadissimas contribuições directas para accorrer á mesma despesa municipal; e desejando attenuar quanto possivel este recurso oppressivo, e tendo em vista que a lei de vinte e nove de Maio de mil oitocentos e quarenta e três no artigo primeiro confere ás municipalidades a propriedade das barcas de passagem estabellecidas sobre os rios, que cortão as estradas dos concelhos, que não forem comprehendidas no sciystema geral de communicações internas a cargo da Inspecção Geral das Obras Publicas, em cujo caso a Camara concidera a barca do porto d'esta villa e todas as outras estabelecidas ao longo do Guadiana n'este concelho; depois de tudo ponderado e discutido, e usando da faculdade, que confere o artigo segundo da citada lei accordou a Camara em confeccionar a presente postura pelo modo seguinte.

artigo 1.° Desde o dia primeiro do seguinte mez de Julho em diante apresentará a Camara no porto d'esta villa uma barca para passagem de todos os viandantes e passageiros que transitarem do referido porto para os lados de Cambas e Oeiras, ou d'estes para o dito porto, quer caminhem a pé, ou em cavalgaduras, ou outra especie de viatura.

artigo 2.° Na referida barca serão obrigados a passar todos os individuos, e gados, pagando as taxas da tabella, que faz parte d'esta postura.

$ único. É permittido porem a qualquer pessoa passar em outra embarcação, contanto que pague á barca o valor da taxa que pagaria, se n'ella passasse.

artigo 3.° Exceptuão-se do pagamento das taxas da tabella os militares em effectivo serviço nos correios do Governo, suas cavalgaduras e bagagens.

artigo 4.° As pessoas que possuirem barcos seus poderão passar com suas familias ou gados, sem que tambem sejão obrigados ao pagamento das taxas.

artigo 5.° Os lavradores que forem obrigados a passagens frequentes com trabalhadores e gados para cultura de terras, que possuirem em qualquer dos lados referidos, poderão avençar-se com a Camara, ou com o arrematante não pagando em caso algum mais de metade das taxas.

artigo 6.º Tambem desde o dia primeiro de Julho seguinte em diante a Camara estabelecerá barcas de passagem nos portos do Pomarão e Penha d'Aguia para pessoas, cavalgaduras e gados, que transitarem d'um para outro lado do Guadiana, pagando as competentes taxas da tabella, que se segue á presente postura.

artigo 7.º A Camara poderá estabelecer todas as referidas barcas de sua conta, ou por arrematação, conforme melhor aconselharem os interesses do municipio, assim como terá o numero d'embarcações que as necessidades publicas exigirem.

artigo 8.º Desde que a presente postura se pozer em vigor, fica prohibida aos donos, mestres e companheiros de quaisquer barcos a passagem de pessoas, cavalgaduras e gados, sem que tenhão pago ás barcas da Camara as mesmas taxas, como se n'ellas passassem.

artigo 9.º Os contraventores da presente postura pagarão por cada vez que a transgredirem, quinhentos reis para o cofre da camara.

Tabella, a que se refere a presente postura

Toda a pessoa que passar sem cavalgadura d'este lado do rio para o de Cambas ou d'Oeiras (ida e volta) pagará dez reis, estando o rio no seu estado natural.

Toda a pessoa, que passar com uma cavalgadura maior d'este lado do rio para o de Cambas pagará por si e pela cavalgadura (ida e volta) oitenta reis, e metade d'esta taxa só pela ida ou volta. Conduzindo porem mais d'uma cavalgadura da referida especie accrescerá a taxa segundo o seu numero. Se porem o transeunte levar cavalgadura menor, pagará por ella e por si cincoenta reis (ida e volta) e metade em um só dos ditos casos, cuja taxa augmentará em relação ao numero de cavalgaduras que conduzir.

Por cada cabeça de gado vaccum sem cria ou com ella de mamma, que passar d'este lado do rio para o de Cambas, ou de Cambas para este pagará quarenta reis.

Por cada porco, ou cabeça de gado miudo de qualquer especie, que passar d'este lado do rio para o de Cambas, ou de Cambas para este por cada vez pagará tres reis.

Toda a pessoa, que passar com cavalgadura maior d'este lado do rio para o d'Oeiras pagará por si e por uma cavalgadura (ida e volta) quarenta reis, e em um só dos ditos casos metade da taxa; a qual porem accrescerá em relação ao numero das cavalgaduras que

conduzir. Se a cavalgadura for menor pagará trinta reis (ida e volta) e metade em um dos casos; mas a taxa deverá accrescer em relação ás cavalgaduras excedentes.

Por cada porco, ou cabeça de gado miudo de qualquer especie, que passar d'este lado do rio para o d'Oeiras, e d'Oeiras para este, pagará dois reis, e por cabeça de gado vaccum vinte reis.

Todas as taxas, que ficam estipuladas terão lugar, quando o rio estiver no seu estado natural; porque havendo água de monte, que chegue a tapar o penedo grande, pagar-se-ha mais uma terça parte, e chegando a tapar a denominada ponte branca, pagar-se-ha o dobro das taxas regulares.

Toda a pessoa, que sem cavalgadura passar d'algum dos lados do Guadiana para o outro nos portos do Pomarão e Penha d'Aguia (ida e volta) pagará trinta reis; e levando cavalgadura maior, ou cabeça de gado vaccum pagará por cada uma (ida e volta) cento e vinte réis e metade só por ida ou volta. Se levar cavalgadura menor, pagará por cada uma oitenta reis (ida e volta) e metade em um só dos ditos casos.

Por cada porco ou cabeça de gado miudo de qualquer especie que passar pagará quatro reis (ida e volta) - Pagar-se-hão porem estas taxas, quando o rio estiver no seu leito natural; pois levando enxente, que tenha subido dois metros, accrescerão as taxas mais uma terça parte, e tendo subido quatro metros, as taxas serão dobradas.

E como a presente postura e tabella respectiva não possa produzir effeito legal sem a superior approvação do Excellentissimo Conselho do Districto, deliberou outro sim a Camara, que uma copia sobisse ao referido tribunal para esse fim. E para tudo assim constar se lavrou esta que o Presidente e Veriadores presentes assignaram, e que eu José Manuel de Figueiredo, Escrivão da Camara a escrevi.

Presidente - Jacinto José da Palma
Vice-Presidente - José Francisco Pereira
Veriadores - José Pedro Guerreiro Teixeira

[Em sessão camarária de 14 de Janeiro de 1866, foi deliberado acrescentar os seguintes artigos à tabela das taxas das passagens das barcas:]

artigo 1.º Por cada sacco de cinco alqueires de cereaes, sal ou outros generos que alguem passar nas barcas, não sendo em cavalgadura, do porto d'esta villa para o lado de

Cambas, ou vice-versa, pagará dez reis, contendo porem menos de cinco alqueires, pagará cinco reis.

artigo 2.° Por cada costal de cera, pelles, ou outros generos, que do mesmo modo passar pagará vinte reis.

artigo 3.° Por cada gorpelha ou rede de palha que igualmente passar pagará dez reis.

artigo 4.° Por cada volume de quaesquer outros generos aqui não especificados que pesar até sessenta kilogrammas, pagará cinco reis, aquelle que exceder este peso até cem kilogrammas, pagará dez reis.

artigo 5.° Por cada carro que da mesma forma passar, pagará por cada vez, cento e vinte reis.

artigo 6.° De todas estas taxas que ficam estipuladas pagar-se-ha somente metade, quando as passagens aqui previstas sejão para o lado d'Oeiras.

Doc. n.º 17

1866.11.28 - Lisboa
Anuário dos Serviços Hidráulicos, Lisboa, 1934, p. 17-22.

Anexos ao Tratado de limites celebrado entre Portugal
e a Espanha aos 29 de Setembro de 1864

Assinados em Lisboa aos 4 de Novembro de 1866 (1), e aqui trocadas todas as ratificações a 28 do mesmo mês e ano, - e instruções pelas quais têm de regular-se os comissários de um e outro país encarregados da demarcação definitiva da fronteira, assinadas

em Lisboa a 3 de Novembro de 1866 e aprovadas por decreto de 28 do mesmo mês e ano (2).

Sua Majestade El-Rei de Portugal e dos Algarves e Sua Majestade a Rainha das Espanhas, desejando tornar em todos os seus pontos efectivo o Tratado de limites celebrado entre ambas as nações em 29 de Setembro de 1864, a fim de que os povos de um e outro país desfrutem o benefício que êste pacto internacional lhes assegura, determinaram ajustar os convénios e estipulações que ao mesmo pacto devem servir de complemento.

Com êste intuito nomearam seus Plenipotenciários, a saber:

Sua Majestade El-Rei de Portugal e dos Algarves:

Ao Sr. José da Silva Mendes Leal, do seu Conselho, cavaleiro da Ordem de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa, grã-cruz da antiga, nobilíssima e esclarecida Ordem de S. Tiago, do mérito científico, literário e artístico, da de S. Maurício e de S. Lázaro de Itália, Ministro e Secretário de Estado honorário, Deputado às Côrtes, bibliotecário-mor, etc.;

E Sua Majestade a Rainha das Espanhas:

A D. Facundo Goñi, seu Ministro Plenipotenciário, Conselheiro real de agricultura, indústria e comércio, Deputado às Côrtes, que foi, etc.;

Os quais, depois de haverem comunicado os seus plenos poderes, e tendo-os achado em boa e devida forma, combinaram e formularam os seguintes anexos ao Tratado:

ANEXO I

Regulamento relativo aos rios limítrofes entre ambas as nações

Em conseqüência do que se acha convencionado no artigo 28.° do Tratado de limites celebrado em Lisboa na data de 29 de Setembro de 1864, no qual artigo estabelece que as águas cujo curso determina a linha internacional em vários lanços da fronteira sejam de uso comum para os povos dos dois Reinos; e outrossim cumprindo satisfazer ao que no artigo 26.°de dispõe acêrca de um regulamento que de ora avante ponha côbro aos abusos respectivos à construção de obras nas orlas dos rios, especialmente nas do Minho e de suas ilhas, já porque se estorva a navegação e se dificulta o uso e aproveitamento comum dêsses rios, já porque se altera o curso das águas, com simultâneo prejuízo das propriedades particulares situadas nas margens fluviais e da soberania territorial de um e outro Estado;

Considerando que os rios divisórios, quando, por influxo da natureza, mudam súbita e totalmente a direcção não alteram o limite das nações, pois que êste continua determinado pelo antigo leito, mas não assim quando variam lenta e gradualmente sob a acção do homem, porque então produzem alteração na linha raiana e exercem dano nos terrenos do domínio privado;

Considerando conseqüentemente que, assim para impedir o desvio artificial do curso dos rios, como para tornar realizável o uso comum dos mesmos, importa consignar e aplicar em tal assunto os princípios reconhecidos do direito das gentes:

Os Plenipotenciários de ambos os Estados, depois de haverem examinado em geral as circunstâncias dos rios que dividem os dois países, e adstritamente a situação especial do rio Minho, tendo presentes os necessários documentos e os planos do dito rio na secção dêle mais susceptível de excitar contendas, e depois de terem devidamente apreciado as reclamações a tal respeito apresentadas nos últimos anos por vários proprietários de ambas as margens, convieram em redigir o regulamento que lhes está incumbido, e que é do teor seguinte:

Artigo 1.° Os rios que servem de fronteira internacional entre Portugal e Espanha, na linha compreendida no Tratado de limites de 1864, sem prejuízo de pertencerem a ambas as nações pela metade das respectivas correntes, serão de uso comum para os povos dos dois países; e, tanto para que estes povos possam convenientemente aproveitar aqueles rios, como

para que não haja alteração no limite internacional determinado pelo curso das águas, ficarão os mesmos rios sujeitos à contínua vigilância das autoridades das povoações confinantes.

Art. 2.º Em virtude do uso comum sôbre os rios limítrofes, correspondente aos povos de ambas as nações, poderão estes navegar livremente pelo Minho, Douro e Tejo, na respectiva extensão adequada, bem como pelos outros rios fronteiriços cujas circunstâncias o permitam, devendo, porém, quer no competente à navegação em si mesma, quer no tocante ao tráfego ou comércio que possam exercer, conformar-se sempre e em tudo aos pactos que existam entre os dois Governos e aos regulamentos especiais vigentes em cada país. Igualmente poderão os habitantes de ambos os territórios passar de um a outro lado com toda a espécie de embarcações, e bem assim aproveitar as águas para todos os usos que lhes convenham, contanto que em ambos os casos não faltem aos convénios públicos existentes, ou aos costumes autorizados entre os povos das duas margens, nem alterem na mínima cousa as condições dos rios no que respeita ao aproveitamento comum e público.

Art. 3.º As embarcações que, segundo as disposições do artigo antecedente, navegarem pelos rios limítrofes ou nêles pescarem estarão sujeitas à jurisdição do país a que pertencerem, não podendo ser perseguidas pelas autoridades de um ou de outro Estado, em razão de delitos ou contravenções legais, senão quando se acharem aderentes à terra firme ou a ilhas submetidas à jurisdição respectiva. Sem embargo, a fim de prevenir as dificuldades e abusos que poderiam derivar-se de uma errónea aplicação deta regra, concordou-se em que toda a embarcação que se achar amarrada à margem, ou tam próxima a esta que directamente se possa entrar a seu bordo, se considere como situada em território do país a que a referida margem pertencer.

Art. 4.º Como conseqüência do convencionado nos anteriores artigos, e a fim de conservar sem dificuldade nem estôrvo a navegação e o aproveitamento dos rios, e ao mesmo tempo tam inalterável quanto possível o limite designado pelas suas correntes, não será lícito construir nos ditos rios, nem nas suas margens ou nas de suas ilhas, obras de nenhum género que prejudiquem a navegação ou alterem o curso das águas, ou por qualquer modo danifiquem as condições dêsses rios para o uso comum e público. Fica portanto, em regra geral, proïbida a construção de todo o género de obras, tais como azenhas, moinhos, presas fixas ou móveis, marachões, pesqueiras, canais, paliçadas e quaisquer outras que possam impedir ou deteriorar o que é de público interêsse nos assuntos acima expressos.

Art. 5.º Sempre que algumas das obras mencionadas, ou outras de diverso género que aos proprietários particulares de ambas as margens convier construir, sejam exeqüíveis

sem o menor dano para o uso e aproveitamento comum de um e outro país, poderão as respectivas autoridades conceder para isso licença especial, satisfeitos os requisitos e mediante os trâmites que adiante se designam.

Art. 6.º Quando um súbdito de qualquer dos dois Estados considere necessário ou útil construir nos rios uma determinada obra, já para defender as suas propriedades contra inundações, já para melhorar os seus interêsses ou beneficiar as suas propriedades, sem prejuízo, em nenhum caso, para o público nem para terceiro, antes de executar trabalho algum, solicitar e obter a licença correspondente. Para êste efeito dirigir-se-á, por meio de requerimento, ao chefe superior da circunscrição administrativa (actualmente governador civil de districto em Portugal, governador civil de província de Espanha), no qual requerimento exporá a sua pretensão e as circunstâncias que a justifiquem, devendo juntar um esbôço da obra que intentar construir, e bem assim o plano de correspondente secção do rio, compreendendo uma e outra cousa o necessário para se poderem apreciar os resultados prováveis da obra projectada.

O governador civil, depois de consultar por informação o administrador do concelho (ou alcaide) a que a povoação pertencer e de ouvir os técnicos e peritos que julgar conveniente, resolverá conformemente a estas informações e pareceres. Sendo que a obra se considere prejudicial, ou no presente ou no futuro, quer para os interêsses dos povos marginais, quer para uso comum do rio, negará a licença solicitada. Dado, pelo contrário, que da obra não pareça aos consultados derivar dano público nem particular, remeterá cópia do processo ao governador civil da ciscunscrição administrativa fronteira. Êste, colhendo por sua vez as informações necessárias e procedendo como cumpre entre vizinhos que têm interêsses comuns, responderá, manifestando o seu parecer, ou seja prestando assentimento à construção da obra, quando efectivamente se reconheça inofensiva para todos, ou seja negando tal assentimento, com as razões que façam reputar inconveniente a mesma obra. No primeiro caso o governador civil a quem tenha sido endereçado o requerimento deferirá e transmitirá ao interessado a licença pedida; no segundo negará essa licença. Numa e noutra hipótese dar-se-á com isto terminado o processo, sem ulterior recurso.

Art. 7.º As licenças expedidas pela autoridade competente para construção de obras caducarão no têrmo de seis meses, contados da data da concessão, se dentro dêste prazo o concessionário não houver dado princípio à obra, e outrossim caducarão quando, depois de começados os trabalhos, estes ficarem interrompidos ou suspensos por espaço de um ano.

Art. 8.º As contravenções ao disposto no presente regulamento, ou seja construindo obras, ou seja deteriorando por outra qualquer maneira as condições dos rios, poderão ser denunciadas, assim pelos particulares, na forma de direito, como pelos guardas e demais agentes, ou pelas autoridades locais.

Sem prejuízo das denúncias e procedimentos a que em todo o tempo dêem lugar as infracções cometidas ou abusos praticados, e a fim de manter e conservar o bom estado dos rios, verificar-se-á anualmente um reconhecimento dos mesmos rios, conformemente à disposição geral contida no artigo 25.º do Tratado de limites.

Em conseqüência, todos os anos, pelo mês de Agosto, os administradores de concelho portugueses e os alcaides espanhóis, acompanhados de delegados municipais *ad hoc*, examinarão a secção fluvial raiana, na extensão correspondente à sua circunscrição jurisdicional. Concordarão estas autoridades em verificar oficialmente, e por escrito, as denúncias necessárias quando existam factos que as motivem, e levantarão auto do reconhecimento executado, remetendo cópias às autoridades superiores administrativas, para que estas, dentro das suas atribuïções, determinem o que tenham por conveniente.

Art. 9.º As penas que por infracção do estatuído neste regulamento devem impor-se pelas autoridades administrativas retro mencionadas serão na forma seguinte:

Os que nos rios construírem obras sem ter obtido a competente licença, segundo fica prescrito nos precedentes artigos, serão obrigados:

1.º A destruir à sua custa todos os trabalhos feitos até restabelecer integralmente as cousas no estado primitivo;

2.º A pagar uma multa que não será inferior a 4$500 réis (moeda portuguesa), 10 escudos (moeda espanhola), nem superior a 45$000 réis (100 escudos), e que ao mesmo tempo será proporcional ao dispêndio e prejuízos que tenha podido ocasionar, segundo avaliação de peritos;

3.º A satisfazer todos os gastos que originem os processos e diligências que por parte das autoridades se praticarem até levar a cabo a demolição da obra indevidamente executada.

Em iguais ou análogas penas incorrerão todos os que, por qualquer meio aqui não especificado, torcerem ou alterarem o curso das águas ou estorvarem a navegação, ou de outra maneira prejudicarem as condições dos rios para uso comum dos povos limítrofes de ambos os Reinos.

Art. 10.° As disposições contidas nos artigos anteriores serão observadas e cumpridas pelos povos e pelas autoridades de ambos os Estados desde que se declare em vigor o presente regulamento.

Artigo transitório. Em cumprimento de prescrito no artigo 26.° do Tratado de limites, tendo presente a situação especial do rio Minho, onde, por haver-se tolerado aos proprietários de ambas as margens o construir livremente ora marachões e paliçadas, a título de defender as suas herdades, ora pesqueiras e outras obras para aproveitamento particular, se têm produzido graves alterações no curso do rio e irregularidades anómalas nas suas correntes, com dano dos interêsses públicos e privados; e desejando a um tempo melhorar as condições do rio para o serviço e uso comum dos dois países, e atender no que seja justo e legítimo aos interêsses dos proprietários, cujos terrenos, ao pôr-se em prática a proïbicão de construir obras, depois de tam inveterada tolerância, podem achar-se ameaçados por efeito de desvios artificiais, convieram ambas as Partes no acôrdo seguinte:

Tanto que êste regulamento se declare vigente, ordenarão os Governos de ambos os Estados que os engenheiros do distrito de Viana do Castelo, em Portugal, e os da província de Pontevedra, em Espanha, verifiquem juntos um reconhecimento do rio Minho na sua extensão raiana, e designadamente na parte que medeia entre Valença e Monção, onde têm sido maiores as reclamações. Estes engenheiros, acompanhando-se de uma pessoa competente, que de comum acôrdo indiquem, para derimir as diferenças de apreciação que possam suscitar-se, depois de fazerem os estudos necessários, redigirão uma informação que contenha duas partes:

1.ª, uma descrição do Minho, desde a sua desembocadura até à confluência do rio Trancoso ou Varjas, especificando os obstáculos que estorvem a navegação nas diversas paragens, os meios de removê-los e as obras que julguem preciso construir ou demolir para desempecer o curso navegável e para regularizar as correntes, a fim de que os dois Governos possam em tempo e ciscunstâncias oportunas adoptar sôbre êste ponto as providências que reputarem convenientes;

2.ª, uma relação dos terrenos marginais ameaçados por inclinação artificial do rio, isto é, por efeito de construções na margem oposta, com a designação das obras que aos proprietários se possa com justiça permitir efectuar para sua preservação e defesa, devendo, neste propósito, fixar-lhes para a construção de cada obra um prazo, como prudentemente julguem necessário, segundo as circunstâncias.

Redigida a informação, e depois de elevada aos Governos supremos, por via dos governadores civis respectivos, farão estes chegar ao conhecimento dos proprietários interessados a parte relativa à construção de obras de preservação em determinados terrenos, e em virtude disto adquirirão êsses proprietários o direito de executá-las na forma e dentro do prazo que se lhes estabeleça, devendo tadavia, em todos os casos em que tentarem construir qualquer obra, dar parte ao governador civil, para que êste possa fazer inspeccionar os trabalhos e evitar toda a exorbitância ou abuso.

O acôrdo que, para o fim acima circunstanciado e com carácter transitório, fica neste artigo consignado não altera nem modifica as disposições gerais e permanentes dêste regulamento, as quais regerão para o futuro, sem excepção alguma.

Doc. n.º 18

1867.06.24 - Mértola

Escritura de sociedade para exploração das barcas de passagem da Câmara de Mértola, estabelecidas no rio Guadiana.

ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 14 do 1.º Ofício*, fl. 38v-40.

(*fl. 38v*) Saibão os que esta publica escriptura de sociedade ou como em direito melhor lugar haja e chamar-se possa virem, que no Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos sessenta e sete, aos vinte e quatro dias do mez de Junho do dicto anno, n'esta villa de Mertola e no meu escriptorio, forão presentes em suas proprias pessoas partes outhorgantes, a saber d'um lado José Francisco Camacho, casado, serralheiro, e Pedro Antonio Belem, casado, maritimo, moradores nesta villa, e d'outro lado, Francisco José Pereira, José Francisco Pereira, Duarte José Alves, Negociantes, e João da Palma, maritimo, casados, todos moradores nesta villa, que de serem os proprios dou minha fé, por serem de mim tabellião ajudante bem conhecidos - E pelos (*fl. 39*) primeiros outhorgantes dictos José Francisco Camacho arrendatario das barcas dos portos de Mertola e Penha d'Aguia, e Pedro Antonio Belem arrendatario das barcas do Pomarão foi dicto na minha presença e na das testemunhas a diante nomiadas e no fim assignadas, que como rendeiros das barcas dos dictos portos estão ajustados e contractados de fazer a sociedade das

referidas barcas com os dictos Francisco José Pereira, Jose Francisco Pereira, Duarte José Alves e João da Palma com as condicções seguintes = Primeira = Os primeiros e segundos outhorgantes ficão obrigados ao pagamento da renda das barcas dos tres portos, cujo arrendamento commessa no dia primeiro de Julho deste corrente anno e finda no dia trinta de Junho de mil oitocentos sessenta e oito = Segunda = Que todos os socios devidirão entre si, em seis partes eguaes, o ganho que tiverem liquido de despezas das dictas barcas, que será uma parte para cada socio, e bem assim se devidirá entre os mesmos tambem em partes eguaes qualquer alcance que possa haver - Terceira - Qualquer dos socios, que estiverem encarregado de vigiar as barcas, pode admitir ou despedir os homens que trabalharem na passagem, nas dictas barcas = Quarta = Nenhum dos socios poderá fazer ajustes, para passajem nas dictas barcas, sem que todos concordem nisso = Quinta = O socio Francisco José Pereira, será quem receberá o rendimento das dictas tres barcas, em quanto todos os socios não deliberarem o contrario: o que *(fl. 39v)* sendo devido pelos segundos outhorgantes dictos Francisco José Pereira, José Francisco Pereira, Duarte José Alves e João da Palma, foi dicto que acceitão a presente escriptura de sociedade com todas as clausulas na mesma estipuladas. Assim o disserão e outhorgarão, e reciprocamente acceitarão com todas as clausulas na mesma estipuladas, e se obrigão todos ao cumprimento desta escriptura por suas pessoas e bens, e forão testemunhas a tudo presentes Manuel Pinto Leão, viuvo escrivão do juiz ordinario deste julgado, e Manuel José de Figueiredo, solteiro, escrevente, e moradores nesta villa que assignão com os outhorgantes José Francisco Pereira, Francisco José Pereira, e José Francisco Camacho, e não assignão os outhorgantes Pedro Antonio Belem, Duarte José Alves e João da Palma por dizerem não saberem escrever, e assigna a seus rogos pois assim lhe pediram Francisco Bernardo da Fonseca, solteiro, escrevente, e morador n'esta Villa, que todos assignão depois desta lhes ser lida por mim Carlos Augusto da Fonceca, tabellião ajudante de Notas neste julgado que o escrevo e assigno em publico e raso do que uso.

(*Assinaturas*)
Jose Francisco Pereira
Francisco Jose Pereira
José Francisco Camacho

A rogo dos outhorgantes Pedro Antonio Belem, Duarte José Alves e João da Palma por não saberem escrever e me pedir

Francisco Bernardo da Fonseca (*fl. 40*)
Manoel Pinto Leão
Manuel Jose de Figueiredo

Em fé e testemunho de verdade
O tabellião ajudante = C.A.F.

Carlos Augusto da Fonseca

Doc. n.º 19

1869.11.04 - Lisboa
Portaria segundo a qual se deixa á apreciação e competência da autoridade marítima local o número de pés de água que os navios devem calar para sair a barra do Guadiana.
Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, 1869, p. 524.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR
Direcção Geral da Marinha
1.ª Repartição

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento em que o visconde de Mason de S. Domingos, director da mina de S. Domingos, pede a revogação da portaria d'este ministerio, de 20 de abril de 1867, que estabeleceu 4m, 42 (14 1/2 pés inglezes) como o maximo da agua que devem demandar os navios para passarem a barra de Villa Real de Santo Antonio, disposição esta que, segundo diz o requerente, causa gravissimo prejuizo á empreza que elle dirige de exploração da mesma mina;

Tendo em vista as informações dadas pela extincta intendencia da marinha de Faro e pelo capitão do porto da localidade;

Considerando que a barra de Villa Real de Santo Antonio tem desde 2m, 64 a 5m, 44 de aguas nas occasiões de marés vivas, e que portanto a prescripção imposta pela citada portaria, retirando da concorrencia dos portos portuguezes do rio Guadiana os navios que ali poderão entrar, não consegue comtudo evitar a possibilidade de qualquer encalhe;

Acontecendo que estes navios abandonando os portos portuguezes vão para os portos hespanhoes do mesmo rio, aonde se não impõem taes prescripções, do que resulta grave prejuizo ao commercio portuguez:

Ha por bem o mesmo augusto senhor revogar a citada portaria de 20 de abril de 1867, deixando como nos demais portos do reino, á apreciação e competencia da auctoridade maritima local o numero de pés de agua que os navios que largarem dos portos portuguezes do Guadiana devem calar para sair a barra d'aquelle rio nas diversas circumstancias de tempo e de maré, tudo em conformidade das leis em vigor e segundo o prescripto no regulamento geral de pilotagem.

O que, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, se communica ao capitão do porto de Faro e chefe do departamento do sul, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 4 de novembro de 1869. = Luiz Augusto Rebello da Silva.

Doc. n.º 20

1870.09.12 - Lisboa

Regulamento sobre as habilitações exigidas aos maquinistas de lanchas e de pequenos barcos a vapor utilizados na navegação fluvial.

Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, 1870, p. 490-491.

Ordem da Armada nº 9

Commando geral da armada, 15 de setembro de 1870

Publica-se á armada o seguinte:

Tendo o conselheiro capitão do porto de Lisboa, e chefe do departamento maritimo do centro, suscitado duvidas sobre se devem ou não ser extensivas aos encarregados das

machinas, de lanchas e outros pequenos barcos de vapor, que navegam nos rios, as condições a que os directores ou chefes de machinas dos vapores da marinha mercante estão obrigados pelo decreto de 30 de dezembro de 1869, que reorganisou o corpo de engenheiros machinistas navaes; e sendo necessario regular definitivamente as habilitações que devem exigir-se, como garantia para segurança do publico, a todos os individuos que sejam encarregados de machinas de vapor applicadas á navegação fluvial: ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar que nenhum individuo possa dirigir a machina de lanchas e pequenos barcos, pertencentes á marinha mercante e empregados em navegação fluvial, sem que previamente apresente, ou certidão de haver servido como machinista a bordo de quaesquer navios durante um anno e a contento dos respectivos capitães, que devem ser os signatarios d'esse documento, ou certidão de exame e approvação das materias que constituem o programma junto, que d'esta portaria faz parte e baixa assignado pelo director geral de marinha, devendo o referido exame ser feito perante um jury escolhido entre o pessoal technico do arsenal de marinha.

O que, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, assim se communica aos chefes do departamento e aos capitães dos portos para sua intelligencia e devida execução.

Paço, em 12 de setembro de 1870. = Sá da Bandeira.

Programma de exame para machinistas de lanchas e de pequenos barcos a vapor empregados em navegação fluvial, ao qual se refere a portaria d'esta data.

1.º Leitura e escripta da lingua portugueza; operações elementares de arithmetica;

2.º Nomenclatura e uso de todos os orgãos das machinas a vapor.

3.º Descripção das fornalhas, caldeiras, cylindros, condensadores, bombas e diversas especies de valvulas.

4.º Alimentação das caldeiras: causas de explosão; modo de conduzir a machina e cuidados que são indispensaveis para obstar ás explosões e a outros quaesquer accidentes perigosos.

5.º Processo para pôr a machina em movimento, faze-la parar e mudar o sentido da marcha; como se faz variar a força da machina alterando a pressão do vapor e entre que limites.

6.º Maneira de acudir de prompto e o quanto possivel aos inconvenientes da ruptura de um tubo ou de peça mais ou menos importante da machina, e a quaesquer inconvenientes de outra ordem, já substituindo ou parando as peças, já interrompendo o funccionamento da machina, já emfim empregando outros meios adaptados á natureza do incidente.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 12 de setembro de 1870. = Visconde da Praia Grande.

Doc. n.º 21

1875.03.05 - Mértola

Postura pela qual a Câmara Municipal de Mértola proibe a pesca fluvial por meio de dinamite.

AHM, *Actas...*, Cx.A.B. 1/22, fl. 72v-73v.

POSTURA

Aos cinco dias do mês de Março de mil oitocentos de setenta e cinco, n'esta villa de Mértola e Paços do concelho achando-se ahi em sessão pública com a assistência do Administrador do concelho, o Presidente e Veriadores abaixo assignados, foi ponderada a inconveniencia da pesca por meio da dinamite, por que não só mata e destroi as criações do peixe, mas prejudica gravemente os meios de subsistência d'indivíduos e familias, que pelos meios ordinários e usuaes se dedicão exclusivamente áquella industria. Por taes considerações accordou a Camara em que se vedasse a referida pesca pela presente postura e nos seguintes termos.

Artigo 1.º - Fica prohibida as [sic] todas as pessoas d'este e d'outros concelhos em qualquer sitio do Guadiana e das ribeiras do mesmo concelho e em todo e qualquer tempo, a pesca por meio da dinamite.

Artigo 2.º - Todo aquelle que infringir o preceito do artigo antecedente incorre em uma multa de cinco mil réis pela primeira vez, augmentando igual quantia nas reincidências, até ao máximo da pena marcada no artigo 429 do código penal.

§ único - O transgressor da presente postura, que não tiver meios pecuniários para pagar a multa, que lhe fôra applicada, soffrerá os dias de prisão equivalentes, na razão de quinhentos réis diários, contanto porém que não exceda o máximo marcado no citado artigo do código penal.

Doc. n.º 22

1875.06.25 - Mértola

ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 29 do 1.º Ofício*, fl. 45-46v.

(*fl. 45*) Escriptura de venda e obrigação de quarenta e cinco mil kilogrammas de palha de trigo, em que são partes outhorgantes como vendedores Mathias da Palma, viuvo, e Joaquim da Eira, casado, ambos moradores no Monte do Alamo freguesia do Espirito Santo d'esta comarca.

Saibam quantos esta publica Escriptura de venda e obrigação ou como em direito milhor chamar-se possa virem, que no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos setenta e cinco, aos vinte e cinco dias do mez de Junho, do dito anno n'esta Villa de Mertola no meu Cartório,na rua de Nossa Senhora da Conceição a onde eu Tabellião interino estava compareceram d'uma parte, Mathias da Palma, viuvo, ceareiro, e Joaquim da Eira, casado, tambem ceareiro, e ambos moradores no Monte do Alamo, freguesia do Espirito Santo d'esta comarca, e d'outra parte José do Sacramento, cassado, maritimo, e morador na Cidade de Tavira, todos meus conhecidos bem como das testemunhas presentes adiante nomeadas e no fim assignadas, que d'estas e aquelles serem os proprios dou minha fé.

E pelos primeiros outorgantes foi dito na minha presença e das mesmas testemunhas foi dito, digo, mesmas testemunhas: Que (*fl. 45v*) elles por esta Escriptura vendem ao segundo outhorgante o dito José do Sacramento quarenta e cinco mil kilogrammas de palha de trigo, bôa e capaz de receber com as condições seguintes = Primeiro, que elles primeiros outhorgantes vendem a dita palha na razão de cento quarenta reis cada quinse quinse kilogrammas, posta no sitio do Porto da Vaqueira d'esta freguesia. Segundo - Que a palha

será pesada no dito porto por conta d'elles vendedores e embarcada por conta do comprador. - Terceiro - Que elles vendedores ficam obrigados a entregar a dita palha no prazo de tres mezes, isto no dito porto da Vaqueira, bem como que elle comprador fica obrigado a levantar a dita palha no mesmo prazo de tres mezes. E Terceiro, digo, E quarto que elle comprador entregará n'este acto, a quantia de cem mil reis em moeda de metal sonante e corrente n'este Reino, ouro e prata, por conta dos ditos quarenta e cinco mil kilogramas de palha, e á porpoção que o comprador for embarcando a palha assim a irá pagando fazendo se no fim a respectiva liquidação.

Em seguida pelo segundo outorgante foi dito na minha presença e das mesmas testemunhas que elle *(fl. 46)* acceita este contracto com as clausulas e condições que ficam ditas, e n'este acto entregou aos compradores, aliás, entregou aos primeiros outhorgantes vendedores a dita quantia de cem mil reis e a dita moeda, que contaram e acharam certa, de que dou fé, e d'esta quantia disseram que lhe dão plena quitação, e obrigam-se por suas pessôas e bens a fazerem este contracto firme e valido.

Depois d'esta assignada vão collados e devidamente inutilisados tres sellos de estampilha que fazem a totalidade de quinhentos sessenta reis para pagamento do imposto d'esta Escriptura e do dar quitação.

Assim o disseram e mutuamente outhorgaram e acceitaram sendo a tudo testemunhas presentes Manuel José Dias, viuvo, caixeiro d'Escriptorio, e Manoel Franscisco Pereira Magro, solteiro, de maior idade, que vive de sua agencia e ambos moradores n'esta Villa, que vão assignar com o segundo outhorgante não assignando os primeiros outorgantes por dizerem não saber escrever, mas por estar presente e assim lhe pedir assigna a seus rogos Antonio da Silva Fernandes, solteiro, caixeiro e tambem morador n'esta Villa, sendo lhes primeiramente *(fl. 46v)* esta lida por mim Antonio Manuel Affonso, Tabellião interino publico de notas d'esta comarca que a escrevi e assigno em publico e razo.

(Assinaturas)
Antonio da Silva Fernandes
Manoel Jose Dias
Manoel Francisco Pereira Magro
Joze do Sacramento

(*lugar dos selos*)

Em testemunho AM Affonso de Verdade

O Tabellião interino

Antonio M.el Affonso

Doc. n.º 23

1876.12.14 - Mértola

Carta pela qual o Presidente da Câmara Municipal de Mértola informa o Governador Civil de Beja das trágicas consequências da cheia do Guadiana nos dias 7 e 8 de Dezembro de 1876.

AHM, *Copiador...*, Cx.A.C. 1/6, fl. n.n.

Ill.mo Ex.mo Senr. = Não tendo sido possível pelo estado de confusão, dar conta a V.ª Ex.ª até agora dos terriveis acontecimentos causados n'esta localidade pela espantosa enchente do Guadiana na noite do dia 7 e no dia 8 do corrente mez: foi talvez o espectáculo mais medonho que até agora se tinha presenciado.

O Arrabalde álem do rio ficou completamente razo, e os donos daquelles prédios redusidos á indigência, e sem terem a onde se recolhão. a inundação (parece incrível) chegou a montar ós Paços do Concelho a mais de meias paredes; o archivo porém salvou-se, mas depois de ter sido mudado duas vezes: forão grandes os prejuizos, mas felismente não há desgraças pessoaes a lamentar. A Camara vae reunir em sessão extraordinária no dia 16 do corrente para tomar algumas deliberações sobre a catastrophe que acabo de relatar a V.ª Ex.ª e muito desejaria ser honrada com a presença de V.ª Ex.ª, e deregida pelos seus sabios e acertados dictames. D.s G.e a V.ª Ex.a Mértola, 14 de Dezembro de 1876. Ill.mo Ex.mo Sr. Governador Civil de Beja. M. Ant.o da Cruz.

Doc. n.º 24

1876.12.20 - Mértola

Carta pela qual o Presidente da Câmara Municipal de Mértola solicita ao Alcaide de Ayamonte a devolução de um bote arrastado pela cheia do Guadiana, de Dezembro de 1876.

AHM, *Copiador...*, Cx.A.C. 1/6, fl. n.n.

Ill.mo Snr. Por effeito da extraordinária e horrorosa enxente do Guadiana nos dias 7 e 8 do corrente mes foi levado pela corrente um bote pertencente a este municipio que se empregava nas passagens de pessoas n'es [sic] porto, e contando que o mesmo bote foi ter ao porto d'essa cidade vou por isso rogar a V. E.ª a bondade de sendo assim, mandar pôr em segurança o mencionado bote até que o tempo permitta manda-lo buscar responsabilizando me por toda e qualquer dispesa que haja de se fazer. O bote de que se trata e raso e segundo consta tem a roda de proa partida. Desde já agradeço o obséquio que peço e me offereço para qualquer serviço público ou particular. Ds Ge a V. E.ª Mértola, 20 de Dezembro de 1876. Ill.mo Snr. Alcaide d'Ayamonte. M.A. da Cruz.

Doc. n.º 25

1877.01.09 - Mértola

Carta pela qual o Presidente da Câmara Municipal de Mértola solicita ao Ajudante de Marinha de Ayamonte a devolução de um bote arrastado pela cheia do Guadiana, de Dezembro de 1876.

AHM, *Copiador...*, Cx.A.C. 1/6, fl. n.n.

Illmo Snr. Tendo-me dirigido officialmente ao Snr Alcaide d'essa cidade em 20 de Dezembro ultimo pedindo-lhe obsequio de fazer pôr em segurança um bote de passagem pertencente a este municipio estacionado no porto d'esta villa que foi arrebatado pela vehemencia da enxente do dia 7 de mesmo Dezembro por constar que fora ter a essa cidade

ou ás suas próximidades, o mesmo Snr Alcaide em resposta diz que haja eu de me dirigir a V. S.ª por ser este negocio da sua competencia. Resolvi portanto dirigir a V. S.ª este officio por mão d'António de Sousa de VRal de Sto António que é o calafate que construiu o referido bote afim de o reconhecer, ao qual V.ª S.ª pode fazer entrega do dito bote avisando de qualquer despesa que haja pela qual me responsabiliso e mais darei promptamente satisfazer cumprindo me desde já agradecer e offerecer-me reciprocramente [sic] para qualquer serviço publico ou particular - Ds Ge a VS.ª Mertola, 9 de Janeiro de 1877. Illmo Snr Ajudante de Marinha em Ayamonte - M. A. da Cruz.

Doc. n.º 26

1878.05.06 - Lisboa

Quadro da Corporação de Pilotos da barra de Vila Real de Santo António e rio Guadiana. Diário da Câmara dos Senhores Deputados, Lisboa, 1878, p. 1194.

Villa Real de Santo António

Art. 195.º O pessoal da corporação dos pilotos da barra e rio de Villa Real de Santo Antonio, é o seguinte:

1 Piloto mór;

1 Sota-piloto mór;

8 Pilotos.

§ 1.º O serviço geral de pilotagem será feito em commum. O Piloto mór funccionará segundo as indicações que lhe forem feitas pelo capitão do porto, cabendo-lhe em especial a direcção das pilotagens da barra, tanto de entrada como de saída, dirigindo individualmente a navegação, quando assim lhe seja determinado pela mesma auctoridade.

§ 2.º O sota-piloto mór deverá residir em Pomarão, quando ao capitão do porto assim parecer conveniente, para ali dirigir o serviço de pilotagem do rio.

Art. 196.º Os pilotos poderão ser divididos em duas esquadras, e n'este caso se alternarão regularmente no serviço da barra e navegação do rio.

§ unico. O capitão do porto resolverá a este respeito, segundo as circumstancias, o que julgar mais conveniente ao serviço, assim como designará o local ou locaes, onde diariamente se devem achar os pilotos, para poderem de prompto ser empregados em qualquer serviço.

Art. 197.º O minimo de pilotagem que tem a pagar qualquer embarcação nacional ou estrangeira, incluindo as de pesca e costeiras, que voluntariamente pedirem pilotos, por entrada ou saída da barra, é de - 1$000 réis.

E o maximo - 7$500 réis.

Todas as embarcações nacionaes ou estrangeiras, seja qual for o seu apparelho ou motor, que medirem até 150 metros cubicos, cada metro - 30 réis.

De 150 metros para cima, cada metro a mais - 10 réis.

Art. 198.º Quando ficar o piloto a bordo, vencerá, alem da ração, cada dia - 800 réis.

Art. 199.º A catraia ou barco que conduzir piloto para pilotar qualquer embarcação, por entrada ou saída, vencerá por esse serviço - 1$000 réis.

A catraia ou barco competentemente guarnecido, que for empregado no serviço de qualquer embarcação na entrada ou saída da barra, em circumstancias ordinarias, vencerá por trabalho que não exceda a um dia - 1$600 réis.

Quando exceda um dia - 1$200 réis.

Art. 200.º A catraia ou barco que prestar , em circumstancias de mar e vento rijo, o serviço mencionado no artigo antecedente, vencerá - 2$400 réis.

§ unico. Em casos extraordinarios ou de grande risco será a paga d'este serviço avaliada em conferencia, presidida pelo capitão do porto, que decidirá em caso de duvida ou reclamação.

Art. 201.º A paga de pilotagem, quando a navegação for feita no rio, desde o ancoradouro em frente de Villa Real até Mertola, ou vice-versa, será a seguinte:

Minimo que pagará qualquer embarcação nacional ou estrangeira - 2$400 réis.

Maximo - 7$500 réis.

Toda a embarcação nacional ou estrangeira, seja qual for o seu apparelho ou motor, até 150 metros, cada metro - 30 réis.

De 150 metros para cima, cada metro - 10 réis.

Art. 202.º O pagamento das pilotagens dentro do rio, desde o ancoradouro até Alcoutim, ou vice-versa, será dois terços do que se pagar até Mertola.

Art. 203.º A paga ao piloto que for empregado em trabalhos extraordinarios (não ligados aos de pilotagem propriamente dita) em qualquer ponto do rio, e quando não exceder a um dia - 1$200 réis.

Cada dia que exceder - 800 réis.

Art. 204.º A catraia ou barco completamente guarnecido, com os aprestos necessarios, que for empregado nos trabalhos do rio, vencerá pelo serviço que prestar, não excedendo a um dia - 1$600 réis.

Cada dia a mais - 1$200 réis.

Art. 205.º no caso de ser necessario dar informações ou fazer avisos por meio de signaes aos pilotos, aos capitães ou mestres dos navios que demandarem a barra, serão os ditos signaes feitos no antigo forte do Medo Alto (hoje chamado Paredão do Farolim do Medo Alto), conforme se consigna no artigo 109.º para a barra do Porto.

Art. 206.º Os pilotos devem observar o determinado nas disposições geraes, e na deficiencia das que lhes são consignadas, recorrerão ás especiaes de qualquer porto, onde haja maior analogia de circumstancias.

Paço da Ajuda, em 6 de maio de 1878. = *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Doc. n.º 27

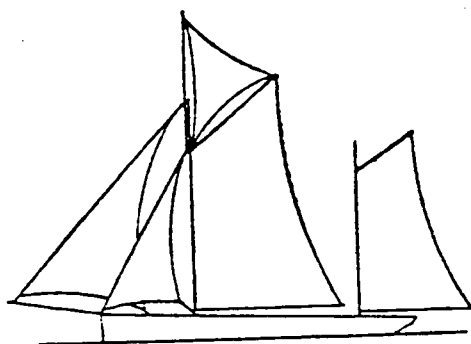
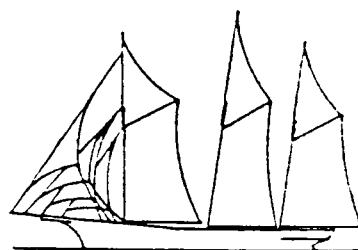
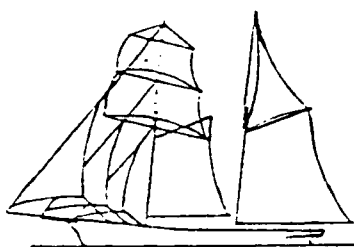
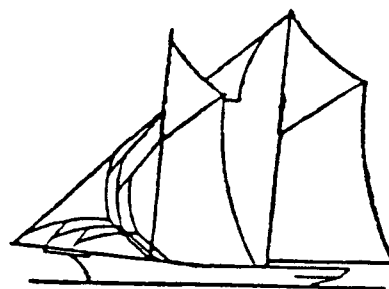
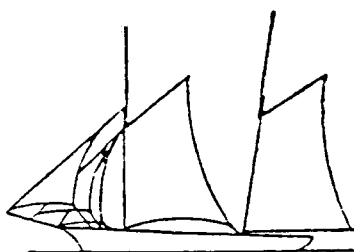
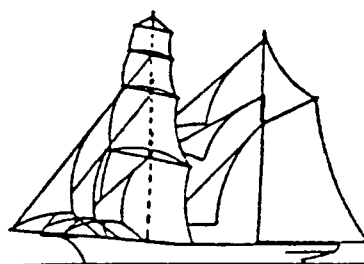
1883.06.17 - Mina de S. Domingos

ADB - Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 52 do 2.º Ofício*, fl. 30-31v.

(*fl.30*) Escriptura de venda de duas embarcações de véla denominadas "Rio Lima" e Vascão, em que são partes outorgantes como vendedor João Antonio de Magalhães Vianna, de Vianna do Castello, e como comprador Julio Francisco de Souza Mascarenhas da Mina de S. Domingos. Rs. 7:000$000

Saibam quantos esta Escriptura publica de compra e venda quitação e obrigação virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo, de mil oitocentos oitenta e trez, aos desassete dias do mez de junho, do dito anno n'esta Mina de S. Domingos, freguezia da Corte do Pinto, do concelho e comarca de Mértola aonde eu Tabellião vim por

ser chamado a fim de fazer a presente, aqui compareceram em proprias pessôas d'um lado o Ilustrissimo Senhor José Abecasiz, casado, Guarda-Livros, e residente na Mina de S. Domingos freguezia da Corte do Pinto da Comarca de Mertola, na qualidade de procurador bastante que mostrou ser de João Antonio de Magalhães Vianna, viuvo, proprietario e commerciante, morador na cidade de Vianna do Castello, o que me fez certo pela procuração que n'este acto me apresentou e que fica em meu poder para ser devidamente copiada nos respectivos traslados e archivada no meu cartorio e d'outro lado pedio Francisco de Souza Mascarenhas, tambem casado, Guarda-Livros, e residente na mesma Mina de S. Domingos, ambos meus conhecidos bem como das testemunhas presentes adiante nomeadas e assignadas que d'estes e aquelles serem os os proprios dou minha fé. E pelo *(fl.30v)* primeiro outorgante o dito Ilustrissimo José Abecasiz foi dito na minha presença e das mesmas testemunhas: - Que o seu constituinte João Antonio de Mascarenhas Vianna é senhor e possuidor de dois cahiques denominados "Rio Lima" e "Vascão" da matricula da Cidade de Vianna do Castello e actualmente surtos no porto de Villa Real de Santo Antonio, por isso, de muito sua livre e expontanea vontade, e sem constrangimento de pessoa alguma os vende com todos os seus apparelhos fixos e correntes, amarras, ancoras, cabos, vélas e todas as mais pertenças que existirem a bordo dos ditos dois cahiques, ao segundo outorgante, o Illustrissimo Julio Francisco de Souza Mascarenhas; - Que lhe faz esta venda pela quantia de sete contos de reis em moeda de metal sonante e corrente n'este Reino, ouro e prata, sendo quatro contos de reis pelo cahique chamado "Rio Lima" e tres contos de reis pelo cahique chamado "Vascão". Que o seu constituinte já recebeo o preço da venda das embarcações na moeda acima dita, pelo que e por esta Escriptura dá ao comprador plena e geral quitação do preço da moeda recebido, de que eu Tabellião dou fé ter feito esta declaração na minha presença e das alludidas testemunhas. Que o seu constituinte por esta Escriptura cede no segundo outorgante comprador, e lhe transfere todo o direito acção e posse que até agora tinha nas embarcações vendidas podendo dispor d'ellas como de couza sua que pelo facto *(fl.31)* d'esta Escriptura ficam sendo, posse que ou a tome ou não tambem d'esde já lh'a ha por dada e transferida pela clausula constituti, obrigando-se a faser esta venda bôa, firme e de paz para sempre respondendo em todo o tempo pelo direito d'evicção. Pelo segundo outorgante comprador egualmente foi dito na minha presença e das mesma[s] testemunhas: - Que elle acceita esta compra e venda com quitação e obrigação em todas as mais clausulas que n'esta Escriptura ficam exaradas. Depois d'esta assignada vão collados e devidamente inutilisados tres sellos de estampilha do valor de mil novecentos reis que exigi para pagamento do

Tipos de barco à vela que circulavam na barra e no rio Guadiana

CHALUPA

LUGRE

ESCUNA

PALHABOTE

IATE

PATACHO

imposto d'esta Escriptura e do da quitação. Assim o disseram e mutuamente outorgaram e acceitaram sendo a tudo testemunhas presentes Antonio Manuel Fernandes, caixa da Empreza da Mina de S. Domingos e Victorianno Roza mordômo, ambos casados e moradores n'esta Mina que vão assignar com o procurador do vendedor e com o comprador depois que esta lhes foi lida por mim Antonio Manuel Affonso Tabellião publico de notas na comarca de Mertola que a escrevi no Escriptorio da Empreza da Mina de S. Domingos e assigno em publico e razo. Ressalva-se a emenda n'esta pagina a linhas cinco que diz = Direito = Eu, dito Tabellião que o escrevi e assigno em publico e razo.

(*Assinaturas*)
José Abecasiz
Julio Francisco de Souza Mascarenhas
Antonio Manuel Fernandes
Victorianno (*fl.31v*) Roza

(*lugar dos selos*)
Em testemunho A.M.A. de verdade.
O Tabellião
Antonio M.el Affonso.

Doc. n.º 28

1883.06.17 - Mina de S. Domingos
ADB - Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 52 do 2.º Ofício*, fl. 31v-33.

(*fl. 31v*) Escriptura de venda de duas embarcações de vela denominadas "Louise" e "Enterprise" em que são partes outorgantes como vendedores a companhia anonyma de responsabilidade limitada denominada "Mason and Barry limited", e como comprador Julio Franscisco de Souza Mascarenhas da Mina de S. Domingos.

Rs. 6:000$000

Saibam quantos esta Escriptura publica de compra e venda, quitação e obrigação virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos oitenta e tres, aos desessete dias do mez de Junho, do dito anno, n'esta Mina de S. Domingos, freguezia da Corte do Pinto, do concelho e comarca de Mertola, e Escriptorio da Empreza da mesma Mina, aonde eu Tabellião vim por ser chamado a fim de fazer a presente aqui compareceram em suas proprias pessôas d'um lado, o Excellentissimo *(fl. 32)* Senhor José Abecasis, Guarda-Livros, casado e residente n'esta Mina na qualidade de procurador bastante que mostrou ser do Excellentissimo senhor Visconde Mason de S. Domingos Director Gerente da companhia anonyma de responsabilidade limitada denominada "Mason and Barry limited", de Londres, o que me fez certo pela publica forma da procuração que n'este acto me apresentou e que fica em meu poder para no fim dos respectivos traslados ser transcripta, e archivada no meu cartorio; e d'outro lado o Excellentissimo Senhor Julio Franscisco de Souza Mascarenhas, casado, Guarda-Livros e tambem residente n'esta Mina, ambos meus conhecidos bem como das testemunhas presentes adiante nomeadas e assignadas, que, d'estes e aquelles serem os proprios dou minha fé. E pelo primeiro outorgante o dito Excellentissimo Senhor José Abecasis foi dito na minha presença e das mesmas testemunhas: - Que a companhia acima dita "Mason and Barry limited" da qual o seu constituinte é Director-Gerente é senhora e possuidora de duas embarcações de vela e actualmente debaixo de bandeira ingleza, denominadas respectivamente "Louise" e "Enterprise"por isso, de muito sua livre e espontanea vontade e sem constrangimento de pessôa alguma vende as mencionadas embarcações com todos os seus aparelhos fixos e correntes, amarras, ancoras, cabos sobreselentes e todas as mais pertenças que existirem a bordo das supraditas embarcações, ao segundo outorgante Julio Franscisco de Souza Mascarenhas. Que lhe faz esta venda pela quantia justa e *(fl. 32v)* certa de seis contos de reis em moeda de metal sonante e corrente n'este Reino, ouro e prata, sendo tres contos de reis cada uma das embarcações. Que a mesma companhia já recebeo a importancia da venda das alludidas embarcações na dita moeda, pelo que e por esta Escriptura dá ao comprador plena e geral quitação do preço da venda recebido de que eu Tabellião dou fé ter feito esta declaração na minha presença e das referidas testemunhas: - Que a alludida companhia, por esta Escriptura, cede e transfere ao segundo outorgante todo o direito, acção e posse que até agora tinha nas duas embarções, digo, duas embarcações vendidas podendo dispôr d'ellas como suas que pelo facto d'esta Escriptura ficam sendo posse que ou a tome ou não tambem desde já lh'a ha por dada e transferida pela clausula constituti, e obrigão-se, digo, constituti, e obrigam a fazer-lhe a

venda bôa, firme e de paz para sempre respondendo pelo direito de evicção. Pelo segundo outorgante egualmente foi dito na minha presença e das alludidas tetemunhas: - Que elle acceita esta venda com quitação e obrigação com todas as clausulas que n'esta Escriptura ficam exaradas. Depois d'esta assignada vão collados e devidamente inutilisados tres sellos de estampilha do valor de mil setecentos reis que exigi para pagamento do imposto d'esta Escriptura e do da quitação. Assim o disseram e mutuamente outorgaram e acceitaram sendo a tudo testemunhas presentes Antonio Manuel Fernandes, Caixa (*fl. 33*) da empreza d'esta Mina, e Victorianno Roza, mordômo, ambos casados e aqui moradores que vão assignar com o procurador da companhia vendedora e com o comprador depois que esta lhes foi lida por mim Antonio Manuel Affonso Tabellião publico de notas na comarca de Mertola que o escrevi e assigno em publico e razo.

(Assinaturas)
José Abecasis
Julio Franscisco de Sousa Mascarenhas
Antonio Manuel Fernandes
Victorianno Rosa

(*lugar dos selos*)
Em testemunho A.M.A.de verdade.
O Tabellião
Antonio M.^{el} Affonso

Doc. n.º 29

1883.11.16 - Lisboa
Contrato entre o Governo e Alonso Gomes para o serviço de navegação a vapor entre Lisboa e os portos do Algarve e entre Mértola e Vila Real de Santo António.
Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, 1884, p. 45-48.

Aos 16 dias do mez de novembro de 1883, no ministerio dos negocios da marinha e ultramar e gabinete do ex.mo ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar, o conselheiro Manuel Pinheiro Chagas, estando presentes de uma parte o mesmo ex.mo ministro, como primeiro outorgante por parte do governo, e de outra parte Alonso Gomes, residente em Mertola, segundo outorgante, pelo primeiro e segundo outorgantes foi dito na minha presença e na das testemunhas abaixo mencionadas e assignadas, que concordavam em um contracto provisorio para um serviço de navegação por barcos de vapor entre Lisboa, Sines e os portos do Algarve, bem como entre Mertola e Villa Real de Santo Antonio, no Rio Guadiana, nos termos das condições abaixo indicadas, e se obrigavam a cumprir todas as suas condições e clausulas.

Artigo 1.° A empreza obriga-se a realisar as seguintes viagens:

Na carreira do Algarve duas viagens redondas de ida e volta em cada mez, não excedendo cada uma viagem a oito dias, comprehendendo as demoras nos differentes portos; fazendo em cada viagem escala pelos portos de Sines, Lagos, Villa Nova de Portimão, Faro, Olhão, Tavira, e Villa Real de Santo Antonio.

Na carreira do Guadiana viagens redondas diarias, excepto aos domingos, entre Mertola e Villa Real de Santo Antonio, fazendo sempre escala por Pomarão e Alcoutim. Esta carreira far-se-ha tambem aos domingos, quando a mala do correio entre Lisboa e Algarve for pelo Guadiana.

§ 1.° Na carreira do Algarve os dias de partida de Lisboa serão 1 e 16 de cada mez.

Na carreira do Guadiana as horas de partida de Mertola serão fixadas em tabellas mensaes, a que a empreza dará toda a necessaria publicidade.

§ 2.° A demora em Sines, Lagos, Villa Nova de Portimão, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio será a indispensavel para o movimento de passagens e carga, devendo o vapor entrar, pelo menos, nos portos de Faro, Olhão e Villa Real de Santo Antonio.

Art. 2.° A empreza é obrigada a ter, para a navegação do Algarve, um vapor, pelo menos, de 250 toneladas brutas de registo (gross tonnage da lei ingleza), com accommodações para quarenta passageiros, pelo menos, de 1.ª e 2.ª classe, e sessenta de 3.ª, e para a navegação do Guadiana um vapor de lotação e accommodações apropriadas para este serviço especial.

Um e outro vapor reunirão as condições de velocidade, solidez, commodidade e boa ventilação, e terão o numero de embarcações miudas adquado á sua lotação e numero de passageiros e as machinas correspondentes á sua lotação .

Art. 3.º A empreza é para todos os effeitos portugueza,assim como os seus barcos, e por isso:

1.º Está sujeita ás leis portuguezas e aos regulamentos publicados pelo governo;

2.º Fica sujeita nas questões com terceiros á competencia dos tribunaes portuguezes, civis, commerciaes ou administrativos, segundo a natureza da causa;

3.º Acceita nas questões com o governo sobre a execução do contrato que sejam decididas definitivamente pelo supremo tribunal administrativo, salvo o caso de juizo arbitral, previsto no artigo 7.º;

4.º Os estrangeiros interessados na empreza, ou representantes d'esta, expressamente renunciam a todas as suas immunidades e privilegios para o effeito de serem considerados portuguezes em todos os actos ou questões que por qualquer modo e fórma se refiram á mesma empreza.

Art. 4.º A empreza terá séde e domicilio em Lisboa, e em todos os portos de destino ou escala terá agentes que a representem com relação aos agentes do governo ou a terceiros.

§ unico. Pela palavra empreza empregada n'este contrato entender-se-ha sempre o concessionario ou aquelles a quem elle (com previo e indispensavel consentimento do governo) tiver feito cedencia da concessão em todo ou em parte.

Art. 5.º Os vapores serão examinados e experimentados por agentes do governo depois da sua entrada no porto de Lisboa, para a carreira do Algarve, ou no porto de Lisboa, ou Villa Real de Santo Antonio para a carreira do Guadiana, e só começarão o serviço depois de approvados.

Esta approvação não prejudica o direito que o governo expressamente se reserva de rejeitar qualquer vapor que nas viagens, salvo caso de força maior, não satisfizer ao serviço nos prasos marcados.

Art. 6.º Durante o praso do contrato poderá o governo, alem d'isto, mandar inspeccionar os vapores da empreza sempre que o julgar conveniente, e esta será obrigada a cumprir as instrucções que o governo lhe der em resultado da inspecção.

Art. 7.º Não acceitando a empreza a resolução do governo, em qualquer dos casos dos artigos antecedentes, poderá recorrer, no praso improrogavel de dez dias, contados d'aquelle em que lhe for communicado em Lisboa, ao juizo de arbitros, nomeados um pelo

governo, outro por ella, e o terceiro por accordo de ambas as partes, e na falta d'este pelo presidente do supremo tribunal de justiça.

A decisão arbitral será sempre definitiva.

Art. 8.° A empreza obriga-se:

1.° A transportar gratuitamente nos seus vapores as malas do correio portuguez, os dinheiros do estado, papel selado, letras e impressos officiaes;

2.° A transportar por metade do preço das tarifas os passageiros e a carga do estado.

§ unico. Entendem-se por passageiros do estado unicamente aquelles cujas passagens devem ser satisfeitas pelos cofres publicos.

Art. 9.° Os maximos preços de carga e passagens são os que constam da tabella junta a este contrato, e só poderão ser alterados de accordo com o governo.

Art. 10.° A empreza submetterá á approvação do governo um regulamento de serviço de bordo, no qual se hão de consignar as condições necessarias para garantir a segurança, commodidade e bom tratamento dos passageiros de todas as classes.

§ unico. Sempre que o governo o julgar conveniente poderá nomear um fiscal, a fim de percorrer a linha, como passageiro de 1.ª classe, á custa da empreza, e examinar o modo como é cumprido o dito regulamento.

Art. 11.° O governo concede á empreza o subsidio annual de 14:000$000 réis, por todo o serviço a que se refere este contrato, sendo 10:000$000 réis para a carreira entre Lisboa, Sines e os portos do Algarve, e 4:000$000 réis para o serviço entre Mertola e Villa Real de Santo Antonio.

Art. 12.° O subsidio será liquidado e pago no ministerio da marinha e ultramar mensalmente, e em relação a cada uma das carreiras de navegação.

§ unico. A apreciação das viagens será feita na capitania do porto de Lisboa á vista dos seguintes documentos:

1.° Certidão das auctoridades maritimas dos portos onde os vapores tocarem, indicando o dia e hora da chegada e da partida, e bem assim quaesquer circumstancias que occorrerem;

2.° Diarios nauticos relativos a cada viagem no mar.

Art. 13.° A empreza poderá importar livres de direitos os barcos de vapor, machinas, caldeiras boias e amarrações necessarias para o serviço que explorar, segundo as condições do seu contrato.

§ unico. A empreza fica sujeita aos regulamentos e instrucções que o governo julgar necessarios para fiscalizar o despacho dos objectos acima mencionados.

Art. 14.° Os barcos empregados n'estas carreiras serão considerados para todos os effeitos como paquetes.

Art. 15.° A concessão de subsidio não importa o exclusivo de qualquer especie, ficando livre a navegação de vapor entre qualquer dos portos mencionados no contrato, nos termos da legislação em vigor.

Art. 16.° A empreza fica sujeita ás seguintes multas:

1.° Não saíndo qualquer dos vapores de Lisboa ou de Mertola nos dias fixados, pagará 100$000 réis pelo primeiro dia;

2.° Por cada um dia de demora, além do dia fixado para a saída tanto de Lisboa como de Mertola, pagará 45$000 réis;

3.° Por cada dia que exceder nas viagens redondas de ida e volta, pagará 45$000 réis em qualquer das carreiras;

4.° Se qualquer dos vapores deixar de entrar ou tocar nos portos em que é obrigado por este contrato a entrar ou a fazer escala, pagará em cada viagem 45$000 réis.

§ 1.° As multas serão liquidadas no ministerio da marinha e ultramar e pagas por desconto no respectivo subsidio.

§ 2.° A empreza será isenta de multas unicamente quando allegar e provar caso de força maior que justifique as faltas.

Art. 17.° O contrato durará até que seja aberta á exploração a linha ferrea até Faro e o ramal de Portimão, devendo começar a vigorar desde que sejam apresentados á approvação do governo os vapores que devem fazer a navegação, o que deverá effectuar-se antes de quatro mezes, a contar da data da lei que approvar este contrato.

Art. 18.° O deposito de 2:000$000 réis em dinheiro, feito na caixa geral de depositos pelo concessionario e posto á ordem do governo, é caução d'este contrato. Se o concessionario não se habilitar conforme o contrato para começar devidamente e em tempo o serviço a que se obriga, perderá para o estado o mesmo deposito. Approvados os navios pelo governo, poderá ser levantado o deposito, ficando então subrogada a garantia nos respectivos navios, os quaes ficam todos e cada um d'elles, havendo-se n'este logar como especificados, especialmente hypothecados á responsabilidade do não cumprimento do contrato.

§ unico. O concessionario para levantar o deposito deverá provar por certidão, em fórma legal, ter elle proprio feito o registo d'esta hypotheca nas estações competentes.

Art. 19.° No caso em que algum dos vapores effectivamente empregados nas carreiras de navegação marcadas n'este contrato soffra algum sinistro que o impossibilite de navegar, a empreza obriga-se a substituil-o no praso de trinta dias por outre de igual lotação, que navegará com bandeira portugueza. Se o vapor que a empreza empregar n'estas circumstancias não tiver as accommodações necessarias para satisfazer a todas as clausulas d'este contrato, obriga-se a mesma empreza a apresentar dentro de quatro mezes, salvo caso de força maior, outro vapor, com bandeira portugueza, para substituir definitivamente e nos preciosos termos do contrato, o vapor que se houver inutilizado.

Art. 20.° Se a empreza deixar de cumprir as condições do contrato, salvo caso de força maior , poderá o governo rescindil-o por decreto seu, sem dependencia de processo nem intimação previa.

§ 1.° A empreza poderá recorrer d'este decreto para o supremo tribunal administrativo dentro do praso de quinze dias improrogaveis, a contar do dia da publicação do mesmpo decreto na folha official. A resolução do tribunal será definitiva.

§ 2.° Não serão fundamento para rescindir o contrato as faltas provenientes de não saírem os navios nos dias marcados ou da demora das viagens, salvo se essas forem repetidas.

Art. 21.° Este contrato é provisorio e só terá vigor depois de approvado por lei.

E com estas condições hão por feito e concluido o dito contrato provisorio, sendo testemunhas presentes os amanuenses da secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, José Augusto de Sequeira Cilia e José Solano de Almeida.

E eu, Francisco Joaquim da Costa e Silva, secretario geral do ministerio dos negocios da marinha e ultramar, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevi o presente termo de contrato provisorio, que vão assignar commigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lhes ser lido. = *Manuel Pinheiro Chagas* = *Alonso Gomes* = *José Augusto de Sequeira Cilia* = *José Solano de Almeida* = *Francisco Joaquim da Costa e Silva*, secretario geral.

Doc. n.º 30

1883.12.10 - Mértola

ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 52 do 2.º Ofício*, fl. 47v-48v.

(*fl. 47v*) Testamento publico que faz Antonio Barão Affonso, casado, maritimo, e morador n'esta Villa.

Saibam quantos este testamento publico virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos oitenta e tres, aos dez dias do mez de Dezembro, do dito anno, n'esta villa de Mertola, e casas de morada de Antonio Barão Affonso, nas proximidades do Largo de Santo Antonio, aonde eu Tabellião Antonio Manuel Affonso vim por ser chamado a fim de fazer o presente aqui perante mim e as seis testemunhas edoneas adiante nomeadas e assignadas compareceo o dito Antonio Barão Affonso, casado, maritimo, e morador n'esta casa e villa, o qual se acha bom, assentado n'uma cadeira e assim conhecemos pelo proprio e que nos certificámos estar em seu perfeito juizo e livre de toda e qualquer coacção. E por elle foi dito perante mim e as mesmas testemunhas que faz o seu testamento e declara a sua ultima vontade pela maneira seguinte: - Quer que o seu funeral e mais disposições d'alma sejam feitas á vontade de sua testamenteira, para o que nomeia a sua mulher Maria Emilia. Quer que por sua morte se digam por intenção das almas tres missas da (*fl. 48*) esmolla de duzentos e quarenta reis cada uma. Deixa a cada um dos seus irmãos e os que vivos forem á data do seu fallecimento quinhentos reis. Deixa a cada um dos seus afilhados que são: - Emilia Martins e Eugenio Martins, filhos de sua cunhada Henriqueta Maria e de José Martins, Mathilde, filha de Manuel da Silva e de Barbara da Silva, residente n'esta Villa e Barão, filho de Profirio Antonio e de Etelvina Godinho, d'esta Villa, a quantia de quinhentos reis. Que é casado, em primeiras nupcias e segundo o costume do Reino, e que, como não tem ascendentes nem descendentes vivos institue por seu unico e universal herdeiro de todos os seus bens direitos e acções a seu sobrinho politico José Barroso Messas filho de sua cunhada Julia Barroso, tambem conhecida por Julia Paixão, e de pai incognito, actualmente vivendo com ele testador, de cuja herança o dito seu herdeiro instituido tomará posse depois do fallecimento da mulher d'elle testador a

dita Maria Emilia, que se occupa no governo de sua casa e morador com elle testador n'esta referida casa e Villa, a quem deixa o usufructo dos ditos seus bens direito e acções.

Assim o disse sendo testemunhas presentes José de Sant'Anna Lopes, ceareiro, Jacintho de Sant'Anna, carpinteiro, e José Alho, que vive de sua agencia, [?] solteiro, de maior idade, e moradores n'esta Villa, Pedro Pereira e Franscisco da Costa Mendes, casados, almocreves, e também moradores n'esta Villa, que sabem escrever, e José Pacheco, casado, ceareiro, e morador na Cabeça Gorda, concelho de Beja, que (*fl. 48v*) não sabe escrever, os cinco primeiros dos quais assignam a presente disposição com o seu nome por [?] juntamente comigo, e o ultimo com o signal de que seja "uma cruz", depois de escripta e lida por mim em voz alta na presença do testador e das supracitadas testemunhas, a primeira das quaes assignou a rogo do testador por elle não saber escrever. Foram practicadas em acto continuo todas estas formalidades, de cujo cumprimento dou fé. Vae collado e inutilisado um sello de estampilha do valor de quinhentos reis que exegi para pagamento do respectivo imposto. E eu, Antonio Manuel Affonso Tabellião publico de notas n'esta comarca que o escrevi e assigno em publico e razo.

(*Assinaturas*)
Jose Sant'Anna Lopes
Jacintho Santanna
Jose Alho
Pedro Pereira
Franscisco da Costa Mendes
De José +Pachêco
Em testemunho A.M.A. de Verdade.

(*lugar dos selos*)
O Tabellião Antonio M.[el] Affonso

Doc. n.º 31

1886.01.25 - Lisboa

Redefinição do estatuto do posto fiscal do Pomarão face ao intenso tráfego no rio Guadiana.

Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, 1886, p. 9.

ADMINISTRAÇÃO GERAL DAS ALFANDEGAS E CONTRIBUIÇÕES INDIRECTAS

Terceira Repartição

Tendo sido presentes a Sua Magestade El-Rei as informações que prestaram as alfandegas de Serpa e Faro ácerca das importantes operações de descarga que ha longos annos são permittidas a navios estrangeiros no posto fiscal de Pomarão, reconhecendo-se a necessidade de exercer especial vigilancia não sómente no trajecto de todas as embarcações que sobem o rio Guadiana para deixar mercadorias no mencionado posto, mas tambem na propria descarga d'estas e na sua verificação;

Vendo-se pelas referidas informações que é de todo o ponto inconveniente mandar um empregado de Villa Real de Santo Antonio a Pomarão, todas as vezes a que este ultimo local se destina um navio com carga, mediante remuneração dada pelos consignatarios por tal serviço, como tem sido pratica;

Acontecendo frequentes vezes que os navios destinados a Pomarão trazem parte da carga para Villa Real de Santo Antonio, e sendo indispensavel que a delegação da alfandega de Faro n'este ultimo local tenha absoluta interferencia em todos os actos relativos á importação maritima realisada pelo referido posto:

Ha por bem o mesmo augusto senhor determinar o seguinte:

1.º O posto fiscal de Pomarão ficará subordinado administrativamente á delegação da alfandega de Faro em Villa Real de Santo Antonio, continuando o respectivo pessoal sujeito ao chefe de secção da guarda fiscal nas minas de S. Domingos e ao de districto em Moura;

2.º A alfandega de Faro terá destacado um empregado do serviço interno no posto fiscal de Pomarão para servir de verificador, vencendo uma gratificação permanente de

10$000 réis mensaes, e devendo ser rendidos, de seis em seis mezes, tanto esse empregado como o chefe do posto;

3.° Os navios estrangeiros, e os navios de cabotagem que vierem de fóra da barra do Guadiana com toda ou parte da carga destinada para Pomarão, devem receber em Villa Real um ou dois guardas conforme se julgar necessario, e por mão d'elles serão entregues os manifestos ou despachos ao chefe de posto, sellando-se as escotilhas dos mesmos navios por occasião da partida, e não se tirando os sellos senão á vista do referido verificador e do chefe de posto, que cobrará os direitos;

4.° Aos bilhetes de despachos serão juntas folhas de descarga passadas pellos guardas que estiverem a bordo;

5.° Durante a estada do navio em Pomarão serão selladas as escotilhas ao sol posto e levantados os sellos ao nascer do sol, na presença do empregado aduaneiro e dos agentes da guarda fiscal.

Paço, em 25 de Janeiro de 1886. = *Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro.*

Doc. n.º 32

1886.12.06 - Lisboa

Boletim da Guarda Fiscal, Lisboa, 21, 1886, p. 992-997.

Instrucções para o serviço da esquadrilha destinada á fiscalisação maritima da costa do Algarve, a que se refere a portaria d'esta data.

Artigo 1.° A fiscalisação maritima do Algarve comprehende toda a costa desde o cabo Sardão até a foz do Guadiana e todo este rio até Mertola.

Art. 2.° A fiscalisação maritima na costa do Algarve será exercida pelas canhoeiras *Faro, Tavira e Lagos*, pelos barcos de véla que podérem ser aproveitados e por lanchas a vapor. Todas estas embarcações formarão uma esquadrilha denominada «esquadrilha do Algarve».

§ unico. A escripturação e mais serviço de fazenda ficará a cargo de um official de fazenda da armada, que terá a sua residencia em Faro, onde serão estabelecidos os depositos e armazens da esquadrilha.

Art. 3.° O serviço das embarcações de que trata o artigo 2.° é impedir o desembarque que se pretenda fazer de generos de contrabando, ou descaminhados aos respectivos direitos, bem como a sua baldeação clandestina.

Art. 4.° O commandante da esquadrilha, em condições ordinarias de tempo e de mar, regulará o serviço de modo que, pelo menos, duas embarcações de vapor e uma de véla cruzem na costa, vigiando com a maior attenção os portos que forem julgados suspeitos ou mais accessiveis ao desembarque de contrabando, tendo em attenção as communicações que lhe forem feitas pelos consules de Gibraltar, Cadiz e portos do Mediterraneo.

Art. 5.° Quando o commandante da esquadrilha tiver conhecimento de que se projecta desembarcar contrabando ou que em algum porto estrangeiro estão barcos suspeitos, estreitará quanto for possivel o bloqueio, dará immediatamente parte ao commandante da força militar encarregado da fiscalisação em terra, e de accordo com elle empregará todos os meios tendentes a frustrar as tentativas dos contrabandistas.

Art. 6.° Sendo a parte da costa do Algarve entre Olhão e a foz do Guadiana a que mais se presta ao desembarque do contrabando, o commandante da esquadrilha fará vigiar mais particularmente esta parte da costa, sem comtudo deixar de ter em muita attenção a restante.

Art. 7.° O commandante da esquadrilha poderá transportar-se em qualquer navio ou lancha da mesma esquadrilha aos logares que julgar conveniente visitar; e quando exerça o commando de algum navio, e este tenha de saír em cruzeiro ou em serviço para fóra da costa, mandal-o-ha sob o commando do official immediato, sempre que entenda que para bem do serviço deve elle, commandante da esquadrilha, permanecer n'um determinado ponto.

§ unico. Sempre que o navio saír, sob o commando do official immediato, será este considerado commandante para todos os effeitos.

Art. 8.° O commandante da esquadrilha ordenará que as embarcações sob o seu commando, quando estejam fundeadas nos portos, deitem patrulhas e rondas para as proximidades das barras e logares de facil desembarque, vigiando os esteiros de Faro, Olhão e Tavira, e o ponto vadiavel proximo, Armona. Em cruzeiro tambem o poderá fazer quando assim o entenda.

Art. 9.° Os navios da esquadrilha não terão ponto determinado, antes convirá que frequentemente se rendam.

Art. 10.° O commandante da esquadrilha fará com que as suas ordens sejam rigorosamente cumpridas. No caso dos officiaes ou mestres não satisfazerem por qualquer motivo ao serviço de que estão encarregados, dará immediatamente parte confidencial ao commandante geral da guarda fiscal, e poderá mesmo propôr a substituição d'esses officiaes ou mestres.

Art. 11.° O commandante da esquadrilha prestará todo o auxilio que podér ao commandante da força militar encarregado da fiscalisação em terra, sendo de esperar que entre ambos haja a melhor harmonia, tão necessaria ao bem do serviço.

Art. 12.° O commandante da esquadrilha dirigirá a sua correspondencia official ao commando geral da guarda fiscal, com respeito ao serviço da fiscalisação de que está encarregado, bem como lhe enviará no principio de cada mez uma parte de todas as occorrencias, que ácerca do mesmo serviço tiverem logar, e um mappa das despezas feitas com os navios da esquadrilha. Corresponder-se-ha com os consules de Cadiz, Gibraltar e portos do Mediterraneo, e aos mesmos pedirá aviso de qualquer barco ou barcos que n'esses portos se tornem suspeitos.

Art. 13.° Os commandantes das embarcações da esquadrilha farão revistar todos os barcos de pesca que se tornarem suspeitos, para se conhecer se conduzem generos de contrabando, ou pretendem subtrahil-os aos direitos; e no caso que alguns se encontrem a seu bordo os apprehenderão, bem como o barco conductor, enviando tudo com a maxima segurança á respectiva alfandega, a cujo chefe darão conhecimento, por meio de officio, de todas as circumstancias da apprehensão, com declaração dos volumes ou das mercadorias que conduzirem e da sua quantidade, sempre que isto for possivel.

Art. 14.° Os mesmos commandantes farão revistar todas as embarcações mercantes nacionaes que se acharem ancoradas, ou bordejando e navegando proximo da costa, apprehendendo as que tiverem a seu bordo generos de contrabando ou mercadorias, cuja admissão não for permittida nas alfandegas do Algarve. Quando a procedencia das ditas embarcações for de Gibraltar e não trouxerem os seus papeis regulares e legalisados pelo consul portuguez, ou trazendo-os, houver suspeita de conduzirem a seu bordo os referidos generos, serão fechadas, lacradas e seladas as escotilhas e anteparas d'essas embarcações, e alem d'isso acompanhadas por um ou dois homens da guarnição da esquadrilha, até que a guarda fiscal tome conta d'ellas.

Art. 15.° Se as embarcações de que trata o artigo antecedente forem estrangeiras, sómente serão registadas, achando-se dentro da linha de respeito; mas quando forem encontradas a descarregar na costa, ou junto d'ella a baldear a carga para outra embarcação nacional, serão apprehendidas; fóra d'estes casos as embarcações estrangeiras serão simplesmente vigiadas de perto pelos navios da esquadrilha.

§ 1.° Quando se fizer qualquer apprehensão, proceder-se-ha immediatamente a um auto de noticia, em que se declare o dia, hora, e a latitude em que se fez; nome do capitão e do navio; sua procedencia e nação a que pertence, e tudo mais que posssa julgar-se necessario; numero dos marinheiros que o equiparem, e se houver passageiros, os seus nomes, occupações e naturalidades.

§ 2.° Este auto será assignado pelos commandantes das embarcações apprehensora e apprehendida, devendo tudo ser conduzido á alfandega mais proxima, sempre que for possivel, na qual se entregará o auto competente.

§ 3.° Se a tomadia for feita dentro da barra, será aquella logo enviada ao director da alfandega do districto com as pessoas que a fizerem, para elle mandar lavrar o auto de tomadia.

Art. 16.° Se qualquer das embarcações da esquadrilha tiver conhecimento de algum naufragio e podér conservar-se de guarda ao navio naufragado, assim o fará, não só para soccorrer quanto possa a tripulação, mas tambem para obstar a que sejam descaminhados os effeitos que forem dando á costa, fazendo-se ao mesmo tempo toda a diligencia de mandar a competente participação, por terra ou por mar, ao director da alfandega mais proxima do logar do sinistro, para dar as providencias que as leis determinam.

Art. 17.° O commandante da esquadrilha fará o regulamento dos signaes para as embarcações se entenderem entre si; bem como outro para communicar com a terra. D'este ultimo dará conhecimento ao director da alfandega e commandante da força empregada no serviço da fiscalisação, e bem assim ao commando geral da guarda fiscal.

Art. 18.° O commandante da esquadrilha estudará os meios de tornar mais efficaz e economico o serviço a seu cargo e proporá tudo o que lhe lhe parecer conducente para tal fim; recommendará a economia possivel no combustivel dos navios de vapor.

Art. 19.° A fim de facilitar o serviço, o commandante da esquadrilha poderá abonar a dinheiro as rações das praças de marinhagem que destacarem dos seus respectivos navios para rondas, patrulhas, diligencias, etc.

Art. 20.° As embarcações da esquadrilha não poderão abandonar, sob pretexto algum, o serviço de que se achem encarregadas, sem ordem expressa do ministro da fazenda.

Art. 21.° Quando os commandantes das embarcações da esquadrilha precisarem de quaesquer providencias, recorrerão ao seu commandante, que as solicitará do commando geral da guarda fiscal por meio do telegrapho, se não se achar habilitado a responder-lhes.

Art. 22.° O commandante da esquadrilha não consentirá que embarcação alguma mercante, nacional ou estrangeira, esteja fundeada fóra dos portos ou em algum ponto da costa onde não haja delegação fiscal salvo caso de força maior devidamente reconhecida.

Art. 23.° O commandante da esquadrilha deverá ter sempre em especial attenção tudo quanto se acha preceituado sobre as visitas dos navios estrangeiros, a fim de que se não levantem conflictos ou haja motivo para reclamações.

Art. 24.° Sendo os navios da fiscalisação tripulados por praças da armada, são por isso considerados navios militares, e portanto sujeitos a todos os regulamentos, ordens e preceitos em vigor na marinha de guerra.

Art. 25.° Não sendo possivel determinar todos os pontos que mais devem ser vigiados, nem mesmo quaes os meios que se devem empregar para obstar ao desembarque do contrabando; mas estando o serviço da fiscalisação maritima entregue ao zêlo e responsabilidade do commandante da esquadrilha, a elle compete ordenar qual o serviço das embarcações sob suas ordens, bem como dar as instrucções aos respectivos commandantes e mestres, recommendando-lhes que percorram repetidas vezes a parte da costa, cuja vigilancia lhes tenha sido commettida.

Art. 26.° O commandante da esquadrilha, quando não possa ter a sua residencia em Faro, não se afastará d'este ponto por muito tempo, por que para ali lhe será enviada toda a correspondencia official, bem como qualquer aviso importante que haja de lhe ser communicado com urgencia.

Secretaria do commando geral da guarda fiscal, em 6 de dezembro de 1886. = O commandante geral, *E.X. de Sousa e Serpa.*

Doc. n.º 33

1887.03.30 - Madrid

Boletin Oficial de la Dirección General de Aduanas, Madrid, III, 53, 20 de Abril de 1887, p. 74.

Real órden anulando la ampliación de habilitación concedida á la Aduana de Sanlucar de Guadiana por Real órden de 13 de Enero de 1886. 30 de Marzo 1887.

Núm. 17-3/85.

Exmo Sr.: En vista de que según resulta del expediente núm. 17-3/85 de esa Dirección general, el Representante de la Compañia Metalurgica *Bede Metal and Chemical*, ha renunciado á la concesión otorgada de Real órden de fecha 13 de Enero del año anterior sobre despacho en la Aduana de Sanlucar de Guadiana (Huelva), y desembarque en el muelle de "La Laja", de hierro, carbones, maderas, cordeleria, sacos para envase de cáscara de cobre y otros articulos para la explotación de minas; y

Considerando que dicha negativa lleva consigo la caducidad del beneficio antes expresado, conforme a lo dispuesto en la soberana resolución de que se deja hecho mérito:

S. M. El REY (q. D. g.) y EN SU NOMBRE LA REINA REGENTE DEL REINO, de conformidad con lo propuesto por ese Centro directivo, ha resuelto que quede anulada la ampliación de habilitación que disfrutaba la Aduana de Sanlucar de Guadiana, y el consiguiente desembarque en el muelle de "La Laja" de los articulos antes expresados.

De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos correspondientes.

Dios guarde à V. E. muchos años. - Madrid 30 de Marzo de 1887 - Lopez Puigcerver.

Sr. Director general de Aduanas.

Doc. n.º 34

1890 - Vila Real de Santo António

Importações espanholas pelo porto de Vila Real de Santo António, em 1890.

Revista de Geografía Comercial, Madrid, VI, 97, Setembro de 1891, p.179-180.

INFORMES Y NOTICIAS COMERCIALES

PORTUGAL. - Comercio de España con el puerto de Villa-Real de San António. - El vicecónsul de España en esta villa D. José Mirabent, da noticia detallada, en informe dirigido al señor ministro de Estado, de la importación de España verificada en aquel puerto durante el año 1890. Ascendió aquella á 140.176 pesetas, y los artículos más importantes fueron los siguientes:

Abanicos. - Figuran con el valor de 1.033 pesetas por la introducción de 97 kg. por cuya unidad satisfacen los derechos á razón de 3,25 pesetas por kilogramo. No obstante este impuesto, se solicitan los de España por el mejor gusto en su fabricación y baratura sobre los del país.

Aceite de oliva. - Es este indisputablemente el artículo más importante y al que deben prestar toda su atención los fabricantes de aceite españoles, si tienen interés en dar á conocer sus productos para proporcionarles salida.

Se importaron de España en dicho año 5.130. l.,con el valor de 5.133 pesetas, y procedente de Italia entraron 243.710 litros, con el valor figurado de 260.811 pesetas. Ya se ve la enorme diferencia que aparece entre una y otra introducción, y debe advertirse que esa cantidad está muy lejos de ser bastante para el abastecimiento de las fábricas de conservas de pescado, en que se invierte. En esta localidad existen cinco de aquellas, y por muy escaso que sea el año de pesca de sardinas y atún, nunca baja de 100 á 120.000 l. de aceite, que emplean cada una en la fabricación; y si además se agrega que en todo el Algarbe se cuentan de 20 á 25 fabricas de dicha clase, asombra el cálculo del número de litros ó hectolitros que necesitan, y procuran adquirir de la classe y precio que más les conviene, sea donde sea. Prefieren el de Bari (Italia) porque además de ser muy clarificado y el más á propósito, lo obtienen allí por el precio de 120 á 130 francos los 100 kg.

De entre los aceites de España, el que más se asemeja á aquel es el de Tortosa, que solicitan cuando aquel les falta, y no siempre porque les resulta más caro, inconveniente que tienen también los de Andalucía, además de tener más olor y ser más oscuros. Que perfeccionen los cosecheros de dicha región y otras de España la fabricación de dicho líquido, que procuren abaratarlo para sostener la competencia, y el resultado es seguro, en gracia á la ventaja que da la proximidad, que economiza los gastos de conducción.

Francia y Portugal se preocupan también con tan asombroso consumo, y tratan de perfeccionar y abaratar para colocar los que producen. La claridad en el color, el sabor y transparencia del procedente de Italia es tal, que no parece ser completamente natural, sobre cuya circunstancia debe fijarse la atención. No debe ser motivo de cohibición ni de retraimiento el importe de los derechos de introducción, con los cuales nada tiene que ver el vendedor, ni influyen en el precio de la venta, puesto que el importe de los derechos de los aceites procedentes de España, Italia y Francia, son restituídos por drawback al acreditarse su empleo en la fabricación e ser reexportados.

Arroz. - Va aumentando la importación de este artículo procedente de España, que cada día adquiere mayor aceptación. Entraron 1.797 kg., con el valor de 3.197,50 pesetas. El país produce poco y de mala calidad. El de España tiene ahora, sin embargo, un competidor, el japonés, que se importa de Alemania por Lisboa. Existe alguna diferencia en el precio entre uno y otro, pues el último lo obtienen por 110 ó 115 reales los 100 kg., y el de España (Valencia) se eleva hasta 140 y 145 reales. Verdad es que esa diferencia también resulta en la clase, porque el arroz japonés en el cocido hincha poco, mientras que el español es más compacto, aumenta mucho e nutre más, por cuyas circunstancias suele ser preferido.

Cacahuete. - Se importa únicamente de España; figura su introducción con 24.222 kg., valor de 4.516 pesetas; tiene el impuesto aduanero de 8 céntimos por kg. y 6 por 100.

Chocolate. - Notable es la aceptación que este artículo va adquiriendo; cada día es más solicitado, pues aunque en la estadística su introducción figura solo con 625 kg., mucho se introduce sin presentarse al adeudo, por traerlo de Ayamonte en cantidades pequeñas, fáciles de ocultar. Están muy acreditados algunos fabricantes españoles, y principalmente D. Matías López, el más conocido. El derecho que satisface es el de 65 céntimos de peseta por kilogramo y 6 por 100 sobre él, que debe tener en cuenta el fabricante al vender, cuando de este país se solicite su género.

Lana en rama. - Toma también mucho incremento su introducción, siendo muy pretendida la de nuestro país, tanto la blanca como la negra, cada cual para su respectivo

empleo. La importación figura con 45.891 kg. y valor de 48.608,75 exenta de derechos, con el impuesto ad valorem de 2 por 100 y 6 por 100 sobre aquel.

Palma en rama. - Es también muy pretendida porque es necesaria para el sostenimiento de centenares de familias pobres en toda esta provincia, que la emplean en la fabricación de esteras, espuertas, serones, etc. Figuran importados por este puerto 18.511 kg. con el valor de 3.804 pesetas; pero es enorme la cantidad que se importa en todos los puntos del Algarbe muy principalmente en Faro y Portimão, pues buques de 50 á 70 t. se dedican al tráfico, procedentes de Almeria y otros puntos. Respecto de impuestos aduaneros, se encuentra en igual caso que la lana en rama.

Pimentón. - Como él del país es malo e muy falto de color, prefieren el de España, por lo que también aumenta el consumo de dicha procedencia; entraron 5.056 kg. con el valor de 6.011 pesetas.

Plomo en bruto. - Se importaron 41.122 kg., valorados en 11.315 pesetas; prefieren el de nuestro país al que viene de Inglaterra, por ser de muy superior calidad, aunque les resulta por lo mismo algo más caro; de no aumentar el precio serán siempre preferidos.

Simientes para destilación, matalahuga ó anís. - Efecto de haberse establecido en este país algunas pequeñas fábricas de aguardientes, aumentó el consumo de dicha simiente, cuya importación aparece con 5.638 kg., y valor de 4.446,50; el derecho es de 8 céntimos por kilogramo y el 6 por 100 sobre él.

Otros artículos más figuran en el estado oficial de importación de España, pero ni por su índole ni importancia requieren mención especial. Sin embargo, no cabe dudar que la importación reviste carácter mucho más importante: los crecidísimos derechos que se exigen por algunos artículos, como sucede con los tejidos, con la loza fina e basta, vidriada y otros artículos que, unos aquí se encuentran y los demás se venden á precios muy subidos, hace que la importación clandestina aumente cada día, á pesar de la excesiva vigilancia que se observa. En efecto, la proximidad de esta villa á nuestra ciudad fronteriza de Ayamonte, en donde todos los artículos mencionados se expenden con mucha más economía en el precio, hace que sea muy constante el tránsito de pasajeros, que desde el interior de este país vienen con el exclusivo propósito de pasar á Ayamonte á proveerse de lo que necesitan, sobre todo de ropas hechas y calzado, que traen vestidos, apelando á este recurso para eludir el pago de derechos, y lo mismo sucede con la loza, azucár, pan, chocolate y quincallería, que procuran pasar de oculto.Así se explica que algunos establecimientos de dicha ciudad lucren y prosperen grandemente, y bien puede asegurarse que la mayor parte de ellos no subsistirían si

no fuera por él tráfico mencionado; por tales motivos, no cabe juzgar de la importación sólo por la cantidad al principio indicada.

Casi toda la exportación verificada consiste en productos de la pesca, principal industria ejercida en esta demarcación, que forma el sostenimiento de otras, como las fábricas de conserva y salazón. Las sardinas, el atún, corvinas y pescadas ó merluza, pero muy principalmente los dos primeros, son los que dan productos muy crecidos, aunque respecto de este distrito sólo la sardina es la que se pesca. Cogen el atún distintas almadrabas situadas en varios puntos de la costa del Algarbe, cuyas empresas lo envían á este mercado para su mejor y más fácil venta, lo que practican también con las corvinas, pescadas por las mismas artes.

Claro es que la escasez ó abundancia de la pesca influye en la importancia de la exportación. El año objeto de este trabajo fué escasísimo en todas las especies.

Sólo por dicho concepto lo exportado para España figura con la cantidad de 503.394,50 pesetas. Antes del establecimiento de las fábricas de conservas en esta localidad, la casi totalidad de lo vendido iba para España, principalmente para Isla Cristina y Ayamonte; en este último punto tengo noticia de que ya han construído y funcionan tres fábricas de la misma industria, pues con motivo de la decadencia del consumo de pescados salados y prensados en nuestros mercados del Mediterráneo, y el aumento de aquel en Italia respecto del atún y la sardina en conserva, y de esta última en todos los mercados del mundo, dicha industria toma tal incremento, que muy pronto probablemente será la que domine sobre todas las demás en este país y en nuestro de la frontera. Con esto han obtenido y obtienen grandes beneficios los empresarios de las almadrabas, españoles y portugueses, pues cuando en años anteriores una docena de atunes se vendió en 250 y 300 pesetas, ahora alcanza á veces el fabuloso del doble y más; verdad que esto les compensa de la escasez de pesca que se siente de cuatro ó cinco años á esta parte, motivo también de tan elevados precios.

Madera de pino en tablas, palos y barrotes, importados del Norte de este reino, cera en bruto, huevos y otros productos ó artículos menos importantes, forman el completo de la exportación á España, con algún ganado de cerda y cabrío, que forma compensación con el poco que viene de nuestro país.

Materia digna de tratarse es la referente á las hojas de lata, indispensables para la fabricación de envases para las conservas de todas clases y de la que gastan cantidades muy crecidas las cinco fábricas de esta localidad y las que existen en el Algarbe; pudiendo

calcularse, como término medio en 500 cajas las que cada una de ellas pueden necesitar anualmente, sin prejuicio del aumento en relación con la pesca.

Desde el principio de su industria vienen surtiéndose de la de Inglaterra, en donde la adquieren de las dimensiones y precios que se anotan á continuación:

Caja de 112 hojas, de 28 1/4 X 10 1/8 pulgadas inglesas, 62 kg. 37,20 pesetas.

Caja de 112 hojas, de 20 X 14 pulgadas inglesas, 50kg. 27 pesetas.

Caja de 112 hojas, de 27 1/2 X 9 1/4 pulgadas inglesas, 58 kg. 34,27 pesetas.

El derecho de introducción es el de 3 reis por kg. y 6 por 100 sobre éste.

En el estado de importación de España no figura tal artículo, haciendo presumir que en nuestro país no se fabrica; sin embargo en Bilbao existe una fábrica que, aunque tropezando con dificultades, procura por todos los medios dar impulso é incremento á tal industria, para competir con la extranjera.

Doc. n.º 35

1891.03.31 - Lisboa

Boletim da Guarda Fiscal, Lisboa, 2, 1891, p. 48.

INSTRUCÇÕES PARA O SERVIÇO DA LANCHA «GUADIANA» ENTRE MERTOLA E TAVIRA

Artigo 1.º A lancha *Guadiana* fica fazendo parte da esquadrilha do Algarve.

Art. 2.º A lancha *Guadiana* é destinada a coadjuvar o serviço de fiscalização terrestre entre Mertola e Tavira, ficando para este fim á disposição do commandante da 3.ª companhia do batalhão n.º 4 da guarda fiscal, em Villa Real de Santo António, a quem incumbe dar as instrucções para a boa execução d'aquelle serviço, consoante as ordens que receber do commandante do mesmo batalhão.

Art. 3.º A lotação da lancha *Guadiana* é destinada a satisfazer ao serviço interno da embarcação, devendo, porém, auxiliar, sempre que for possivel, as praças da guarda que forem nomeadas para o serviço da fiscalização, ou as de marinhagem, quando seja empregada no serviço da esquadrilha.

§ unico. As praças da guarda que forem a bordo da lancha são as responsaveis, segundo as instrucções que tiverem recebido, pelo serviço fiscal.

Art. 4.° A superintendencia e vigilancia sobre o modo por que são executadas as instrucções indicadas no artigo 2.° compete directamente ao commandante da 3.ª companhia.

Art. 5.° As intrucções geraes para os serviços fiscal e de policia de pesca, datadas de 28 de outubro de 1889 e publicadas no boletim n.° 14 do mesmo anno, bem como o disposto nos capitulos XII e XIII do *Manual para o serviço das praças de pret da guarda fiscal*, approvado por decreto de 23 de agosto de 1888, regulam, na parte applicavel, o serviço da lancha e as obrigações do mestre e tripulação da mesma, e mais especialmente as das forças da guarda fiscal em serviço a bordo da mesma lancha, no que respeita ás especialidades de serviço consignadas.

Art. 6.° O commandante da esquadrilha fiscal do Algarve, quando necessitar do serviço da lancha, requisital-a-ha ao commandante da 3.ª companhia, que satisfará essa requisição, se rasão de força maior ou de serviço importante e urgente a isso se não oppozer.

Commando geral da guarda fiscal, em 31 de março de 1891. O commandante geral, *E. X. de Sousa e Serpa.*

Doc. n.° 36

1891.10.19 - Madrid

Boletin Oficial de la Dirección General de Contribuciones Indirectas, Madrid, VII, 219, 30 de Novembro de 1891, p. 232.

Real órden autorizando á la Compañia The Bede Metal and Cheminal [sic] Limited para verificar embarques de mineral por el puerto de La Laja, en la forma que se expresa.

Expediente núm 17 - 24/88.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia dirigida á este Ministerio [de Hacienda] por D. António Gomez Jaldón, que en calidad de apoderado de la Compañia que gira bajo la razón social de The Bede Metal and Chemical Limited, solicita que los buques de la misma que carguen mineral de cobre en el puerto de La Laja, provincia de Huelva, en cantidad suficiente para

salvar la barra del Guadiana, se les permita después completar su cargamento por medio de gabarras ó balandras:

Resultando que la casi totalidad de los vapores que remontan el río Guadiana para tomar carga de mineral de cobre de la mina Cabeza de los Pastos, oscilan en capacidad entre 700 y 1.000 toneladas de registro, se ven precisados á estacionarse en el fondeadero de Ayamonte, durante el tiempo que requiere el transbordo de embarcaciones menores, de parte de la carga con que bajan del primer punto, por razón del escaso braceaje de los pasos de aquella barra, casi siempre inferior al calado de dichos vapores, aun en las más crecidas mareas:

Resultando que los informes emitidos por el Administrador de la Aduana principal, Comandancia de Marina, Jefe de Carabineros y Delegado de Hacienda de la provincia, son favorables al asunto que se interesa:

Considerando que de accederse a lo solicitado han de favorecerse á los intereses del país, los de la compañia peticionaria y de la navegación fluvial, sin perjuicio alguno para el tesoro; EL REY (Q.D.G.), y en su nombre la REINA REGENTE del Reino, conformandose con lo propuesto por ese Centro directivo, ha tenido á bien acceder á lo solicitado por D. António Gomez Jaldón, apoderado de la Compañia The Bede Metal and Chemical Limited, disponiendo al proprio tiempo que en el mencionado punto de La Laja se organice el necesario servicio de vigilancia para intervenir los embarques de mineral que directamente tomen los vapores, como los que se verifiquen en gabarras; á fin de que, en todo caso, queda asegurada la exacta liquidación del impuesto de carga, y se despache la documentación de salida en debida forma.

De Real órden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios Guarde á V. I. muchos años. - Madrid, 19 de Octubre de 1891- Cos Gayón. - Señor Director General de Contribuciones indirectas.

Doc. n.º 37

1892.10.05 - Mina de S. Domingos

Escritura de venda de duas chalupas e de dois caíques, em que são partes outorgantes, como vendedor Júlio Francisco de Souza Mascarenhas, e como compradora a Companhia "Mason and Barry Limited".

ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 72 do 2.º Ofício*, fl. 1-3.

(*fl. 1*) Escriptura de venda de dois Vapores rebocadores chamados "Isabel" e "Sarah" e de quatro barcos de vélas chamados "Guadiana", "Tejo", "Douro", e "Minho" em que são partes outorgantes como vendedor o Excellentissimo James Mason, Visconde Mason de S. Domingos, e como compradora a Companhia "Mason and Barry limited" - Valor da venda Rs. 20:000$000.

Saibam quantos esta escriptura publica de compra e venda com quitação e obrigação virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos noventa e dois, aos cinco dias do mez d'Outubro do dito anno, n'esta Mina de S. Domingos, freguesia da Cor[te] do Pinto, do concelho e comarca de Mertola, e Escriptorio da Empreza da mesma Mina, aonde eu Tabellião vim por ser chamado a fim de lavrar a presente aqui compareceram em suas proprias pessôas d'uma parte Franscisco Maria Valente, casado, empregado da mesma Empreza e morador n'esta Mina, na qualidade de procurador subestabelecido do Excellentissimo Senhor James Mason, Visconde Mason de S. Domingos, residente em Londres, e d'outra parte o Excellentissimo senhor José Abecasis, casado, (*fl. 1v*) empregado e residente n'esta referida Mina de S. Domingos na qualidade de procurador da Companhia "Mason and Barry limited", o que me fizeram certo, o primeiro pela procuração na forma legal que n'este acto me apresentou, e o segundo pela publica forma da procuração que tambem n'este acto me apresentou e ficam em meu poder para serem dividamente archivadas no meu cartorio e transcriptas nos traslados ou [?], digo, ou certidões que d'esta forem pedidas, todos meus conhecidos bem como das testemunhas presentes adiante nomeadas e assignadas, que, d'estes e aquelles serem os proprios dou minha fé. E pelo dito primeiro outorgante Franscisco Maria Valente foi dito na minha presença e das alludidas testemunhas:

Que o seu constituinte Excellentissimo Senhor James Mason, Visconde Mason de S. Domingos, em virtude de escripturas de vinte seis d'Abril de mil oitocentos sessenta e um lavrada nas notas do então tabellião do julgado de Mertola, Alexandre José Joaquim de Cravalho, com Pedro Feliciano Nobre, da Villa de Mertola, hoje falecido - de tres de Fevereiro de mil oitocentos sessenta e seis, lavrada nas notas do tambem então tabellião ajudante do dito julgado de Mertola, Carlos Augusto da Fonseca, com Julio Franscisco de Sousa Mascarenhas, maior, casado, empregado e residente n'esta Mina de S. Domingos, e escripto particular do onze de Junho de mil oitocentos setenta e tres, com Franscisco Antonio Correia, da cidade de Lisboa, hoje defunto, ficou sendo senhor e pacifico possuidor com authorização de venda em liquidação de dividas d'um vapor rebocador denominado "Isabel", d'outro vapor rebocador denominado (*fl. 2*) "Saha, digo, denominado "Sarah", e de quatro barcos de vélas com armação de cahiques, construidos no porto de Setubal nos annos de mil oitocentos setenta e tres e mil oitocentos setenta e quatro pelo constructor Joaquim Martins da Silva e respectivamente chamados "Guadiana", "Tejo", "Douro" e "Minho", com todos seus apparelhos e pertences, e todos matriculados na Capitania do porto de Villa Real de Santo Antonio e actualmente em serviço no rio Guadiana - Que por assim livremente poder dispôr das referidas embarcações em virtude dos titulos supracitados, as vende de hoje para sempre aos senhores "Mason and Barry limited", Companhia exploradora da Mina de S. Domingos, freguezia da Corte do Pinto d'este concelho de Mertola; que lhe faz esta venda pela quantia justa e certa de vinte contos de reis, em moeda corrente n'este Reino que o seu constituinte já recebeo da dita Companhia compradora "Mason and Barry limited", sendo o vapor rebocador "Isabel" vendido pela quantia de tres contos de reis, o vapor rebocador "Sarah" vendido pela quantia de nove contos de reis, os quatro barcos de vélas com armação de cahiques - "Guadiana " vendido pela quantia de dois contos de reis - "Tejo" vendido pela quantia de dois contos de reis - "Douro" vendido pela quantia de dois contos de reis, e "Minho" por egual quantia de dois contos de reis, o que tudo faz a totalidade dos vinte contos de reis acima referidos, de que eu tabellião dou fé ter elle primeiro outorgante procurador substabelecido feito esta declaração na minha presença e das referidas testemunhas. Que elle primeiro outorgante (*fl. 2v*) Franscisco Maria Valente em nome do seu constituinte vendedor o alludido Excellentissimo Senhor James Mason, Visconde Mason de S. Domingos, dá á Companhia compradora "Mason and Barry limited" plena e geral quitação do preço das vendas recebido de que também eu tabellião dou fé ter feito esta declaração na minha presença e das testemunhas. Que o seu constituinte por esta escriptura cede e

traspassa á supradita Companhia "Mason and Barry limited" todos os direitos e acção que por virtude dos titulos aqui mencionados e que n'este acto entregou ao procurador da Companhia compradora tinha nos vapores rebocadores com todos os seus apparelhos e pertences e nos quatro barcos de vélas vendidos, podendo dispôr de tudo como de cousa sua que pelo facto d'esta escriptura ficam sendo tomando d'esde já posse dos supracitados vapores e barcos, posse que ou a tome ou não d'esde já lh'a ha por dada e transferida pela clausula constituti, e obriga-se em nome do seu constituinte a fazer esta venda bôa, firme e de paz para sempre, respondendo em todo o tempo pela evicção de direito. Pelo segundo outorgante procurador da Companhia compradora egualmente foi dito na minha presença e das alludidas testemunhas: - Que elle em nome da sua constituinte acceita esta compra e venda com quitação e obrigação como n'esta escriptura fica exarado. Depois d'esta assignada vão collados e devidamente inutilisados dois sellos de estampilha do valor total de quatro mil e quinhentos reis que exigi para pagamento do imposto d'esta (*fl. 3v*) escriptura e do da quitação. Assim o disseram e mutuamente outorgaram e acceitaram sendo a tudo testemunhas presentes José Franscisco da Silva, solteiro, de maior idade, empregado de escriptorio particular, e Victorianno Roza, casado, mordomo, e ambos moradores n'esta povoação da Mina de S. Domingos que vão assignar com os procuradores do vendedor e compradora, depois que esta lhes foi lida por mim Antonio Manuel Affonso tabellião publico de notas n'esta comarca que o escrevi, digo, notas na comarca de Mertola que o escrevi e assigno em publico e razo.

(*Assinaturas*)

Fanscisco Maria Valente

José Abecasis (*lugar dos selos*)

José Franscisco da Silva

Victorianno Roza

Em testemunho A.M.A. de verdade

O Tabellião

António M.^{el} Affonso

Doc. n.º 38

1892.10.05 - Mina de S. Domingos

Escritura de venda de duas chalupas chamadas "Chança" e "Mondego" e de dois caíques chamados "Vascão" e "Rio Lima", em que são partes outorgantes como vendedor Júlio Francisco de Souza Mascarenhas, e como compradora a Companhia "Mason and Barry Limited".

ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 72 do 2.º Ofício*, fl. 3v-5.

(*fl. 3v*) Saibam quantos esta escriptura publica de compra e venda com quitação e obrigação virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos noventa e dois, aos cinco dias do mez d'Outubro, do dito anno, n'esta Villa de M, digo, n'esta Mina de S. Domingos, freguesia da Corte do Pinto, do concelho e comarca de Mertola, e escriptorio da Empreza da mesma Mina, aonde eu tabellião vim por ser chamado a fim de lavrar a presente, aqui compareceram em suas proprias pessôas, d'um lado, o Excellentissimo Senhor Julio Franscisco de Souza Mascarenhas, casado, Guarda livros, e residente n'esta mina, e d'outro lado, o Excellentissimo senhor José Abecasis, casado, empregado e residente tambem n'esta Mina de S. Domingos, na qualidade de procurador da companhia exploradora da Mina de S. Domingos "Mason and Barry limited" como mostra a publica forma da procuração que se acha em meu poder para ser devidamente archivada no meu cartorio, e transcripta nos traslados ou certidões que forem pedidos d'esta escriptura, todos meus conhecidos bem como das testemunhas presentes adiante nomeadas e assignadas que d'estes e aquelles serem os proprios dou minha fé. E pelo primeiro outorgante o dito Excellentissimo Senhor Julio Franscisco de Souza Mascarenhas foi dito na minha presença e das mesmas testemunhas: Que é senhor e possuidor por compras que fez a diversos de dois barcos armados em chalupas chamados "Chança" e (*fl. 4*) "Mondego" e dois barcos armados em cahiques, chamados "Vascão" e "Rio Lima", com todos os seus apparelhos e pertences, todos matriculados na capitania do porto de Villa Real de Santo Antonio e actualmente em serviço no rio Guadiana; que podendo livremente dispor das referidas quatro embarcações, faz venda d'ellas como de facto as vende de hoje para sempre aos senhores "Mason and Barry limited", companhia exploradora da Mina de S. Domingos, freguesia da Corte do Pinto do concelho de Mertola; que lhe faz esta venda pela quantia de oito contos de reis em moeda

corrente n'este reino, que declara para todos os effeitos legais já os ter rcebido da dita companhia compradora "Mason and Barry limited", sendo a chalupa "Chança" vendida pela quantia de dois contos de reis; a chalupa "Mondego", vendida pela quantia de dois contos de reis; o cahique "Vascão" vendido pela quantia de dois contos de reis; e o cahique "Rio Lima" por igual quantia de dois contos de reis, o que tudo faz a totalidade dos oito contos de reis acima referidos de que eu tabellião dou fé ter elle primeiro outorgante vendedor feito esta declaração na minha presença e das referidas testemunhas. Que elle primeiro outorgante vendedor por esta escriptura, dá á companhia compradora "Mason and Barry limited", plena e geral quitação do preço das vendas recebido, de que eu tabellião tambem dou fé ter feito esta declaração na minha presença e das alludidas testemunhas. Que por esta escriptura cede e traspassa á companhia *(fl. 4v)* compradora "Mason and Barry limited", todo o direito, acção e posse que até agora tinha nas quatro embarcações vendidas, podendo dispor d'ellas como suas que pelo facto d'esta ficam sendo, posse que ou a tome ou não tambem d'esde já lh'a ha por dada e transferida pela clausula constituti, e obriga-se a fazer esta venda bôa, firme e de paz para sempre, respondendo em todo o tempo pelo direito de evicção. - Pelo segundo outorgante procurador da companhia compradora egualmente foi dito na minha presença e das supracitadas testemunhas: Que elle em nome da sua constituinte acceita esta compra e venda com quitação e obrigação pela forma que fica exarado. - Depois d'esta assignada vão collados e devidamente inutilisados quatro sellos de estampilha do valor total de dois mil e cem reis que exigi para pagamento do imposto d'esta Escriptura e do da quitação. Assim o disseram e mutuamente outorgaram e acceitaram sendo a tudo testemunhas presentes José Franscisco da Silva, solteiro, de maior idade, empregado de escriptorio particular, e Victorianno Roza, casado, mordomo, e ambos moradores n'esta Mina que vão assignar com o vendedor e procurador da compradora depois que esta lhes foi lida por mim Antonio Manuel Affonso tabellião publico de notas na comarca de Mertola que o escrevi e assigno em publico e razo.

(Assinaturas)

Julio Franscisco de Sousa Mascarenhas

José Abecasis

José Franscisco da Silva *(fl. 5)*

Victorianno Roza

(*lugar dos selos*)

Em testemunho A.M.A. de verdade

O Tabellião

António M.[el] Affonso

Doc. n.º 39

1893.06.21 - Lisboa

Intervenções na Câmara dos Deputados sobre o contrato de navegação no Guadiana.

Diário da Câmara dos Senhores Deputados, sessão nocturna n.º 55, de 21 de Junho de 1893, Lisboa, 1893, p. 10-11 e 17-20.

[Jacinto Nunes]

[...] Antes da abertura do caminho de ferro do Algarve comprehendia-se que o estado désse um subsidio a qualquer empreza que quisesse fazer uma carreira regular, quer para conducção de passageiros, quer para conducção de malas; mas, depois que o caminho de ferro do Algarve, empreza do estado, está aberto, depois que as comunicações com o Algarve são rápidas e seguras, eu não comprehendo como é que se possa sustentar este subsidio.

Quando nos preparamos para votar mais alguns centos de contos de réis de impostos; quando nos preparamos para aggravar a sorte do contribuinte, é preciso reagir contra esta e outras despezas sem justificação; é preciso que se não esteja a subsidiar uma empreza que faz concorrencia a uma empreza do estado, e por esta fórma prejudica o paiz.

Note a camara que antes da abertura dos caminhos de ferro já a casa Centeno tinha carreiras para o Algarve tão regulares, que serviam talvez melhor o publico do que esta empreza.

Eu pedia attenção da camara para este ponto, que é muito importante. E uma empreza particular a fazer concorrencia a uma empreza do estado.

Eu já mostrei a esta camara, quando se discutiu o plano financeiro, ou o conjuncto das medidas financeiras do sr. Fuschini, o que era o contrato de navegação para o Algarve, e

condemnei esta immoralidade com os applausos da camara, e por isso espero que a camara forçará a commissão a adoptar a minha proposta.

Eu sei que a commissão póde allegar um artigo do contrato que vou ler, e que é curioso, porque diz que o contrato durará por tempo indefinido. Vou ler o artigo e a camara verá se eu tenho ou não rasão.

«O contrato durará emquanto se não prover á exploração do ramal de Villa de Portimão.»

Mas eu não precisava de citar outro facto, o caracter indefenido era bastante. Vou, porém, citar outro facto.

Depois de violados os compromissos graves tomados pelo estado para com os credores externos, depois dos violentos sacrificios impostos aos pequenos servidores da nação...

(Interrupção.)

Pois não se comndenou hoje aqui a barbaridade, assim se póde dizer, ministerial de cortar 60 réis por dia a cada grumete, uma cousa que lhe tinha sido garantida por lei?

(Apoiados.)

Esses desgraçados servidores do ministerio das obras publicas que foram collocados fóra do quadro com uma reducção de 30 por cento nos seus vencimentos, não podem com mais rasão allegar a lei em seu favor?

Um illustre engenheiro, que conhece bem as condições em que estão os vapores, acaba de dizer que o estado, como é indispensavel e justo, se reservou o direito de fiscalisar o serviço da navegação, e que os vapores se encontram em pessimas condições; conhece-os de visu, porque tem feito n'elles varias viagens.

N'estas condições bastava que o estado applicasse a competente multa á empreza, e quando esta não cumprisse as clausulas do seu contrato o fizesse rescindir.

Mas sejam quaes forem as condições em que se encontram os vapores, quer offereçam perigo ou não, o contrato é que não póde manter-se, porque é odioso, feito de proposito para garantir á empreza por um tempo indefinido o subsidio de 14 contos de réis.

Já outro dia disse, quando levantei esta questão, que na minha opinião é de alta moralidade que o emprezario não gozava sómente d'este favor, mas de outros ainda.

Vou contar á camara um facto que julgo caracteristico.

Disse-me ha annos um engenheiro que só na mina de Feragundos havia comprado áquelle emprezario, só n'um anno, 93 contos de réis de manganez.

Assim, pois, este grande explorador de minas nunca devia pagar menos de alguns contos de réis de contribuição annual por essa exploração. Mas pouco ou nada paga, e ainda lhe dão de presente 14 contos de réis annuaes.

(Leu.)

Que negocios não faria elle á sombra d'este artigo! Que dezenas de contos não se sumiriam por este alçapão!

(Apoiados.)

O artigo 13.º diz:

(Leu.).

Quem vae fiscalisar?

E que valor póde ter esta fiscalisação, se todos os empregados da região, como os do districto de Beja, são escolhidos pelo emprezario?

Eu vou terminar, sr. presidente, porque a camara...

(Áparte que não se ouviu.)

Eu tinha muito que dizer.

(Áparte que não se ouviu.)

Acaba de me dizer um illustre collega que, apesar das faltas commettidas, previstas no contrato, nunca se applicou uma das multas estipuladas no mesmo contrato.

Não admira. Isto é velho em Portugal.

Nós não estamos na discussão do orçamento do ministerio das obras publicas, mas quanto ás condições desgraçadas em que está a navegação a vapor do Sado, eu sou obrigado a dizer desde já que, sendo a empreza obrigada a fazer uma carreira diaria, ella não faz um terço das viagens em cada anno.

E em que condições são feitas estas viagens? Ainda ante-hontem se escangalhou a machina, ficando os cincoenta e quatro passageiros que se arriscaram n'aquelle perigoso meio de transporte á espera de quem se amerceasse d'elles, até que um hiate os levou.

Pois o governo, apesar de tudo isto, e apesar das reclamações dos povos, ainda não applicou multa nenhuma á empreza, e paga-lhe integralmente o subdidio.

Acontece mais. Quando decorrem oito, nove e dez dias sem aquelles *barcotes* poderem fazer viagens, são os lanchões da alfandega de Setubal que fazem o serviço!

Isto é immoralissimo.

E ao mesmo tempo que se pagam estes 3:400$000 réis ao sr. Alcobia...

(Áparte que não se ouviu.)

Eu sei o que é.

Posso dizer que até hoje ainda não se applicou multa alguma.

Pedi pela secretaria os documentos para poder discutir este assumpto, mas...

(Áparte que não se ouviu.)

Eu sei, pelos próprios fiscaes, o que ha, porque elles me têem dado informações a este respeito. Elles dizem-me: nós andâmos sempre a fazer reclamações; mas, apesar d'ellas, não se applicam multas algumas, e a empreza recebe integralmente o subsidio.

Mas não são só as irregularidades do serviço, é também o perigo que correm os passageiros.

Ainda ante-hontem, repito, se escangalhou a machina, indo dar n'um banco de areia; e, se não passasse um hiate, lá ficavam os passageiros não sei até quando, e com grave risco.

Note-se que o estado, que está a sustentar com réis 3:400$000 annuaes esta empreza, que não faz serviço algum, gasta ao mesmo tempo 2:160$000 réis com a diligencia que faz o serviço diario entre Alcacer e Poceirão.

(Interrupção.)

É d'ahi que vem todo o barulho!

Mas eu não tenho nada com os negocios de Alcacer do Sal, e s. ex.ª sabe que eu era incapaz de vir aqui deffender este, aquelle ou aquell'outro negocio. *(Apoiados.)* Creio que o meu passado é garantia d'esta minha asserção.

Deixando esta questão para ámanhã, eu vou resumir a demonstração.

Este subsidio não tem rasão nenhuma de ser, é uma immoralidade; em primeiro logar, porque é uma empreza que não carece de subsidio; em segundo logar, porque não póde o estado estar a dar 14 contos de réis annuaes a uma empreza para fazer concorrencia a uma empreza do estado; *(Apoiados.)* e não póde, porque o estado não tem feito cumprir as obrigações a que a empreza se sujeitou.

(Interrupção do sr. Sarrea Prado.)

Essa disposição, que se inseriu no contrato para não haver abuso nenhum, é um ardil.

Eu já disse que não se póde invocar o contrato, porque a empreza, pelas suas faltas e abusos, já deu logar á rescisão.

Mas, nas circumstancias imperiosas em que nos encontrâmos, não ha contratos que possam obstar á eliminação d'esta verba.

Os compromissos tomados pelo estado são mais sagrados, e o estado foi cortando aos portadores dos titulos da divida interna 30 por cento, e aos portadores dos titulos da divida externa 70 por cento.

Quanto as circumstancias financeiras impõem esta necessidade, não se póde invocar o contrato para manter esta immoralidade. Em todo o caso, o meu protesto fica aqui lavrado. Quero que o paiz saiba que o partido republicano, pelo menos, protestou aqui na camara, solemne e energicamente, contra um abuso e contra uma immoralidade d'esta ordem. *(Apoiados.)*

Tenho dito.

O sr. Carrilho *(relator):* - O assumpto, a que especialmente se referiu o illustre deputado o sr. Jacinto Nunes, foi tratado na commissão. A commissão tratou de indagar se se podia ou não manter esta verba do orçamento.

Convenceu-se de que, á vista do contrato, a devia manter. Por consequencia, havendo uma disposição legal, não se póde cortar ao governo os meios de pagar esta verba.

Disse s. ex.ª que o emprezario não tem cumprido as obrigações do seu contrato. Isso é uma cousa e a verba para poder satisfazer é outra. Se não não tem cumprido, estou de accordo com s. ex.ª e com a camara, de que o governo deve obrigar o emprezario a cumprir o seu contrato, aliás não paga. Se não cumpre as obrigações do contrato, appliquem-se as penas do mesmo contrato; mas deixar de se inserir esta verba, para satisfação de uma obrigação do estado, é que não podia fazer-se.

(Interrupção do sr. Jacinto Nunes.)

Peço perdão a s. ex.ª; não compare uma cousa com outra, e não venha invocar um acto que não póde ser invocado. Desde que não podemos satisfazer os encargos da nossa divida, não invoquemos ainda essa triste referencia á nossa situação financeira. Deus nos livre de invocar similhante cousa! Que isto nos sirva de lição, para que sejâmos mais commedidos no pedido de despezas. Essa verba não póde ser eliminada, sem se praticar um acto irregular. Se a empreza não satisfizer ao seu contrato, eu peço ao governo que o faça cumprir, e se o podér rescindir, que o rescinda.

Quanto á verba que s. ex.ª disse que se augmentou no orçamento, digo a s. ex.ª que no orçamento de janeiro não havia essa despeza, s. ex.ª encontraria no artigo 1.º o contrario. [...]

O sr. Francisco José Machado: - Sr. Presidente, eu fiquei ha pouco admirado quando ouvi o meu illustre amigo o sr. Carrilho dizer em resposta ao sr. Jacinto Nunes, que

não se podia fazer a rescisão do contrato de navegação no Guadiana, e tanto mais surprehendido fiquei quando faz parte do actual gabinete o meu amigo o sr. Franco Castello Branco que, quando foi ministro das obras publicas, rescindiu immensos contratos. *(Apoiados.)*

Assim, por exemplo, s. ex.ª rescindiu os contratos feitos com os empreiteiros de estradas, poz fóra professores que estavam nomeados para as escolas industriaes, etc., etc., e quando tudo isto se pôde fazer não se póde fazer entrar agora nos cofres do thesouro 14 contos de réis, que estão sendo applicados de uma maneira illegal, inconveniente, prejudicial para o paiz e gastos por assim dizer em pura perda. *(Apoiados.)*

Aquelle concessionario, segundo informações que chegaram ao meu conhecimento, tem dado immensas vezes occasião, para que o seu contrato seja rescindido, porque o não cumpre conforme se obrigou, porque o serviço que faz é detestavel, e porque o publico reclama e ninguem o attende. *(Apoiados.)*

Por exemplo, não faz as carreiras nos dias marcados, não tem vapores em condições de segurança e nas condições do contrato, etc., etc. Isto é sabido por toda a gente que se tem transportado n'aquelles barcos. E não acha o meu amigo o sr. Carrillo motivo mais que sufficiente para rescindir um contrato ruinoso para o thesouro e que faria entrar n'esta lastimosa quadra 14 contos de réis nos cofres publicos? Admira-me que o sr. Carrillo, que tem sido sempre um defensor das economias e dos dinheiros publicos, o que lhe é muito louvavel, viesse dizer á camara, que não se póde rescindir aquelle contrato, que devia tanto mais ser rescindido, quanto me confirmam que á sombra d'elle se faz contrabando escandalosissimo. Segundo o artigo 13.° do contrato, aquelle concessionario, que é o sr. Alonso Gomes, póde importar livre de direitos, machinas, barcos a vapor, ferros, correntes de amarrações, caldeiras, boias, etc., para os vapores que fizerem a carreira. *(Apoiados.)*

Consta-me, que esse concessionario tem mais vapores, que não estão n'aquelle serviço, e que tendo elle tambem grandes minas, á sombra d'esta grande concessão importa livre de direitos material com destino á exploração d'áquella industria. É um escandalo perfeitamente inaudito. *(Apoiados.)* Como disse o sr. Sarrea Prado, em virtude das circumstancias do thesouro não se tem podido fazer o ramal do caminho de ferro de Villa Nova de Portimão, e por consequencia tem um caracter quasi permanente este concessão, que foi feita como outras por mero favoritismo. O artigo 17.° diz: «O contrato durará até que seja aberta á exploração a linha ferrea até Faro e o ramal de Portimão, etc.» Quando se fez esta concessão já se sabia que este ramal difficilmente se faria, e portanto resalta logo o

caracter de permanencia que se lhe quizera dar e que representa um acto de mero favoritismo e uma ruina para o thesouro. É contra isto que eu protesto e hei de protestar com todas as minhas forças. *(Apoiados.)*

Ainda ha pouco dias disse o sr. ministro do reino, que o governo só devia fazer as despezas, que fossem impreterivelmente indispensaveis; agora vem um deputado propor a rescisão de um contrato extraordinariamente escandaloso, e que faria entrar nos cofres publicos 14 contos de réis e o sr. Carrilho, que é um defensor acerrimo das economias, vem dizer que não se póde revogar este contrato n'uma occasião em que se tiram aos degraçados, que têem magros vencimentos, alguns vintens. *(Apoiados.)*

Esta concessão é uma concessão politica e eleitoral, pois todos sabem que na occasião das eleições o concessionario transporta de graça todos os eleitores que não votarem com o partido progressista. *(Apoiados.)*

Se o sr. ministro do reino quer fazer, como disse aqui, simplesmente politica nacional, é necessario acabar com o favoritismo a estes potentados. É necessario que os dinheiros da nação não sejam roupa de francezes e que nós todos zelemos aqui o dinheiro dos contribuintes.

Eu não conheço o sr: Alonso Gomes, feliz concessionario, que vê curvados a seus pés ministros, pares e deputados; não tenho interesse algum em lhe ser hostil, mas n'este ponto estou ao lado do sr. Jacinto Nunes, como estarei ao lado de qualquer outro sr. deputado, seja de que partido for, que venha aqui zelar os dinheiros da nação e pedir que se acabe com potentados d'esta natureza, que entravam a seu sabor a administração dos negocios publicos.

Mando para a mesa uma proposta para que se acabe com a protecção aos potentados, que têem sido a desgraça d'este paiz. É necessario que se deixe de fazer favores a esses potentados só porque votam com o governo; é necessario que se faça com que não medrem estas harpias á custa do misero contribuinte; é necessario que os ministros e nós todos tenhamos a coragem de esmagar estas viboras, que nos sugam o nosso sangue, só porque são potentados eleitoraes. É necessario, que as eleições correspondam á vontade dos eleitores, pois todos sabem que este individuo, que é o sr. Alonso Gomes, é um potentado que se impõe aos governos, e é por isto que se diz, que se não póde revogar um contrato ruinoso para o paiz e que lhe aproveita.

Eu sou um submisso respeitador da lei, mas quero que ella se imponha em toda a sua magnitude, e por isso venho dizer ao governo, que é necessario esmagar estes potentados, porque eu tambem tenho sido victima d'elles,

Eu estou ao lado do sr. Jacinto Nunes quando s. ex.ª zelar como agora os dinheiros do povo.

Informei-me do estado da questão e fiz logo o proposito de na primeira occasião a tratar. Eu não quero saber quaes sejam as idéas politicas de quem levanta estas questões, sejam progressistas, sejam regeneradores ou republicanos.

Portanto é necessario que este contrato seja rescindido, e assim se praticará um acto de moralidade publica. *(Apoiados.)*

A proposta é a seguinte:

«A camara convida o governo a rescindir o contrato com o sr. Alonso Gomes relativo á navegação do Guadiana. = *F. J. Machado.*»

Tenho dito.

Vozes: - Muito bem.

O sr. Ministro do Reino (Franco Castello Branco): - Sr. presidente, seguramente o meu amigo o sr. capitão Machado, que é um homem muito sensato, mas por vezes tambem demasiadamente confiado nas informações que lhe dão, imaginou que estava discutindo um contrato celebrado pelo actual governo, e que o governo podia rescindir á sua vontade, e d'ahi o gesto e as palavras com que o illustre deputado acompanhou menos convenientemente o seu discurso.

Como eu acho altamente prejudicial, não para o governo, cuja defeza é facil, como a camara vae ver, mas altamente inconveniente para o prestigio de todos os homens politicos *(Apoiados.)* e das instituições que todos devemos manter e conservar para honra do paiz, esta diatribe a que hoje se começou a dar curso n'esta sessão nocturna, e que tendo começado no sr. Barbosa de Magalhães teve seguimento no sr. Francisco José Machado.

(Interrupção do sr. Machado.)

S. ex.ª fez mais do que isso; accusou os seus amigos, accusou o ministerio presidido pelo sr. José Luciano de Castro.

O contrato a que s. ex.ª se referiu, feito em proveito de um homem que foi deputado e ministro, de um homem que não tem assento n'esta casa, esse contrato, á sombra do qual s. ex.ª disse quanto quiz, esse contrato foi feito em 1883. Depois d'essa epocha, esteve quatro annos no poder o partido progressista, e portanto um ministerio progressista, e como não

estava, como nós estâmos hoje em face de uma situação financeiramente difficil, mas que tinha, como não podia deixar de ter, de administrar com a maior economia, o governo progressista nunca pensou em revogar esse contrato, contra o qual o illustre deputado de levanta.

Mas o governo que quiz revogar este contrato foi o governo de que tenho a honra de fazer parte.

Quando começamos a rever o orçamento, sem precipitações de qualquer especie, e parece-me que se ha governo que tenha dado provas de querer governar com economia, *(Apoiados.)* de querer fazer a paz que é necessaria entre os partidos politicos, de querer afastar as questões politicas, é aquelle a que eu tenho a honra de fazer parte; não houve em nenhuma das acções do governo outra preoccupação que não fosse a de reduzir as despezas publicas, sem prejudicar a organisação dos serviços; e, quando entrámos na analyse dos differentes subsidios, vimos a conveniencia de acabar com este, e consultámos a procuradoria geral da corôa, *(Apoiados.)* nem podiamos deixar de o fazer.

A procuradoria geral da corôa respondeu, porém, que o contrato não podia ser revogado, senão nas expressas condições em que tinha sido celebrado, e que não havia por emquanto quebra de alguma das condições n'elle exaradas.

O illustre deputado disse que eu revoguei contratos, quando fui ministro das obras publicas, sem auctorisação, nem consideração de especie alguma; o que eu fiz foi sempre justificavel, e não por uma fórma illegal, violenta, mas por uma verdadeira transacção.

O que eu fiz foi innovar esses contratos em condições muito mais convenientes para o paiz, dadas as circumstancias penosas e difficeis em que o thesouro se achava; mas o que não fiz, foi revogar de fórma alguma contratos, sem seguir aquellas prescripções, dentro das quaes era possivel ao governo fazel-o. *(Apoiados.)*

Portanto, pedindo ao illustre deputado e a todos, que continuemos a discutir este orçamento, sem outras preocupações que não sejam as de que elle sáia, tanto quanto possivel, perfeito, das mãos da camara, sem nos prendermos com questões pessoaes entre os differentes membros d'esta camara e sem nos preoccuparmos em trazer para aqui as influencias que possam servir quaesquer principios estranhos á politica, porque entrando-se n'esse caminho, s. ex.ª sabe muito bem onde iremos ter.

Peço, portanto, que tratemos de terminar, quanto antes, esta discussão, e que tratemos, acima de tudo, de ver se ainda é possivel reduzir as despesas publicas. *(Apoiados.)*

O sr. Jacinto Nunes: - Começando por esta.

O Orador: - A camara póde fazer o que quizer, porque é soberana, mas se ámanhã, por uma votação sua, for prejudicar qualquer contrato bilateral, sujeita o estado, e por consequencia o paiz, ás indemnisações, a que tem direito depois a parte prejudicada.

Não queiram por fórma alguma estabelecer este principio, em que as consequencias para nós poderiam ser desastrosas, fazendo-se espalhar que o governo da nação portugueza não mantinha integralmente todos os differentes contratos ou actos, a que mais ou menos estava ligado o seu nome. Peço-lhes que não deixem de ter toda a precaução que possam, em concorrer, para fazer com que a nação portugueza e os poderes que o representam não possam ser victimas de menos consideração, seja da parte de quem for. Mas se a camara quer fazer isso, quer seguir esse caminho, está no seu direito. Eu, por parte do governo, é que tenho obrigação de expor o que o governo sabe sobre este assumpto em que foi consultada a procuradoria geral da corôa, visto tratar-se de uma questão de direitos; e essa estação declarou: «que o governo não podia anullar este contrato», em vista do que se resolveu mantel-o.

Por parte do governo disse o que podia dizer á camara, para seu esclarecimento, e como membro d'ella dei aos seus differentes membros alguns conselhos, que me parece que são uteis e convenientes para o bom nome do governo, da camara e do paiz. A camara poderá proceder, porém, pelo modo que julgar mais conveniente.

Tenho dito.

(S. ex.ª não reviu as notas tachygraphicas.)

O sr. Alfredo Brandão: - Diz que desde que havia queixas contra o modo por que o contrato de navegação para o Algarve era executado, se devia mandar proceder a uma syndicancia rigorosa.

Agora pelo que respeita ás declarações do sr. ministro da marinha, quando diz que os concessionarios desistiram da pretensão, parecia-lhe que a camara se não podia contentar com uma tal resposta, porque, comquanto estivesse convencido de que para ella era sincera, parecia-lhe que o sr. ministro devia declarar que não estava disposto a usar do artigo do acto addicional senão em casos de extrema necessidade.

E se o concessionario desistíra da sua pretensão, outros podem haver que não desistissem. O seu deseja era que o o sr. ministro não fosse usar mais do artigo do acto addicional.

(O discurso será publicado na integra, quando s. ex.ª devolver as notas tachygraphicas).

O sr. Ministro do Reino (Franco Castello Branco): - Como o illustre deputado e meu amigo, o sr. Alfredo Brandão, nas primeiras considerações que fez, se referiu ao que eu tinha dito, vou responder a s. ex.ª, porque não desejo que sobre esta questão haja a mais pequena duvida ácerca do procedimento do governo, que tão correcto foi, não hesito em dizel-o, porque não creio que as minhas palavras possam ser contradictadas por s. ex.ª ou por qualquer outro dos seus collegas.

O illustre deputado não se lembrou de certo que o contrato de navegação para o Algarve é fiscalisado pela auctoridade competente, a capitania do porto, que tem por obrigação dar parte, todos os quinze dias, ao ministerio da marinha, do modo como o contrato é cumprido. O governo não tem rasão para duvidar da pontualidade com que os empregados, a quem compete a fiscalisação, a exercem.

Se, porventura, o governo, por participação ou qualquer outra fórma, tiver conhecimento de faltas, irregularidades, contrabando ou descaminho de direitos, mandará inquirir e intentar as acções competentes contra quem quer que for.

Em relação á pergunta dirigida pelo illustre deputado ao sr. ministro da marinha, pergunta dirigida em absoluto ao governo, visto estar com a palavra, respondo a s. ex.ª que não sei se as côrtes ordinarias têem faculdades para poder interpretar, revogar ou alterar uma disposição do acto addicional; mas isso é com a camara, e como tal póde ser commigo, visto ser tambem deputado.

Não tenho estudado o assumpto. Posso, porém, estudal-o, e em occasião propria emittir o meu parecer a este respeito.

Por parte do governo digo que a elle nada absolutamente importa que a camara regule este, ou mesmo qualquer outro assumpte, pela maneira que entender mais conveniente aos interesses do paiz, por mieo de qualquer proposta, que não tenha caracter absolutamente nenhum de suspeita, nem quanto aos ministros que se sentam actualmente n'estas cadeiras, nem aos actos por elles praticados.

VOZES: - Muito bem, muito bem.

(S. ex.ª não reviu as notas tachygraphicas.)

O sr. Alfredo Brandão: - Na sua proposta não havia idéa de censura ao governo, e, quanto ao contrato de navegação para o Algarve, o facto de haverem auctoridades que tenham obrigação de fiscalisar, não obstava á suspeita de que se fazia contrabando.

(O discurso será publicado na integra, quando s. ex.ª houver devolvido as notas tachygraphicas.)

O sr. Francisco José Machado: - Com grande surpreza minha notei o calor e vehemencia com que me respondeu o sr. ministro do reino.

A camara deve ter visto a cordura, a mellifluidade, a ternura até, com que s. ex.ª responde aos assumptos de mais grave interesse publico.

Ora, costumando s. ex.ª sempre responder com toda a cordura aos deputados que se referem ao governo, fiquei surprehendido da vehemencia, do ardor e do enthusiasmo com que o sr. ministro do reino que respondeu, quando eu não tinha atacado o governo. *(Apoiados.)*

O que quer isto dizer?

Quer dizer, que quando se vem aqui atacar os interesses dos amigos, cujos estão em opposição com os interesses do paiz, que os ministros deviam zelar primeiro que tudo, até os talentos mais brilhantes se deixam offuscar por estes preconceitos. *(Apoiados.)* Não podem ser superior a elles.

Ora isto não póde ser, e não deve ser, sob pena de considerarmos como falsos os arrependimentos que nos têem querido mostrar, e o proposito de se querer entrar em vida nova, acabando com os processos que têem levado o paiz á ruina.

Quando um deputado trata de assumptos importantes para o paiz, o illustre ministro do reino levanta-se a responder serenamente; mas quando um depntado vem aqui accusar um concessionario por não cumprir um contrato e pedir que elle se revogue, s. ex.ª levanta-se e responde-lhe com aquelle calor, que é proprio do seu temperamento, mas que, permitta-me s. ex.ª que lho diga, é mal cabido agora. *(Apoiados.)*

Se querem continuar com a vida velha de proteger amigos á custa do contribuinte, então tenham a coragem de o dizer francamente.

Disse o sr. ministro do reino, que este contrato não se póde rescindir?

Porque? Porque é disputado por um amigo?

Pois póde-se rescindir o contrato dos alcooes, e este não se póde rescindir?! *(Apoiados.)*

Pois póde-se rescindir o contrato com a companhia vinicola, supprimindo-se no orçamento, com o voto unanime da commissão, a verba que lhe era destinada, e não se póde rescindir este contrato, quando se diz que o concessionario não o cumpre?! *(Apoiados.)*

Manda o sr. ministro do reino rescindir os contratos com empreiteiros das estradas, e despedir professores legalmente nomeados, e só este contrato se não póde rescindir?! *(Apoiados.)*

Eu não sei que theoria é esta, e não sei aonde ella nos póde levar. *(Apoiados.)*

Disse o sr. ministro do reino, que este contrato não póde ser rescindido, porque a procuradoria geral da côroa dissera que não podia ser rescindido; mas a procuradoria da côroa tambem foi consultada sobre o contrato do gremio do alcool e deu parecer contrario, e não obstante o sr. ministro da fazenda passou por cima da procuradoria geral da côroa e rescindiu aquelle contrato *(Apoiados.)* E com isto fez um serviço ao paiz, porque acima dos interesses das cóteries estão os interesses da nação. *(Apoiados.)*

Eu estou ao lado do governo na questão dos alcooes, e hei de mostrar, que o governo n'esta questão andou muito bem e zelou os interesses do paiz.

Mas desde o momento em que se revogou o contrato do alccol, entendo que este tambem deve ser revogado, porque, note-se bem, diz-se que o concessionario não o tem cumprido. *(Apoiados.)*

Termino dizendo, que eu não quiz aggredir o sr. ministro do reino, de quem sou amigo, e por isso me admirei o calor com que s. ex.ª defendeu aquelle feliz concessionario contra os interesses da nação.

Necessito ainda dizer ao sr. ministro do reino, que não foi no governo do meu illustre chefe, o sr. José Luciano de Castro, que se fez esta concessão. Foi ella feita em 1883, pelo sr. conselheiro Pinheiro Chagas, quando ministro da marinha. *(Apoiados.)*

Termino, pedindo á camara que pratique um acto de moralidade, rescindindo um contrato ruinoso para o paiz e com isso fará entrar nos cofres publicos 14 contos de réis, quantia que se dispende sem proveito publico.

Tenho dito. [...]

O redactor = *Barbosa Colen.*

Doc. n.º 40

1893.09.27 - Lisboa

Delimitação da zona marítima do Guadiana segundo a comissão luso-espanhola nomeada para o efeito.

Boletim Official da Direcção Superior dos Serviços Aduaneiros e Contribuições Indirectas, Lisboa, 1893, p. 680-682

O sr. Andres Freüller, encarregado de negocios de Hespanha ao sr. Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro, ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros.

Lisboa, 27 septiembre 1893.

Excmo. sr. - Para dar debido cumplimiento á lo dispuesto por el parrafo A del artículo 4.° del reglamento de policia costera y de pesca, y la declaracion n.° VI del protocolo final del tratado de comercio y de navegacion firmado en 27 de marzo último entre España y Portugal, mi gobierno, de acuerdo con lo propuesto por la comision mixta nombrada en abril último para delimitar la zona maritima del rio Guadiana, propone al de Su Magestad Fidelisima la demarcacion de la referida zona en los términos siguientes:

La direccion de la linea de la boca del rio Guadiana queda señalada por el farol de abajo de la isla Canela en la orilla española, y el fuerte de San Antonio en la Orilla portuguesa, del centro de la boca del rio sale la linea media que desciende en direccion á la union de los *thalwegs* de los dos canales. El extremo norte de esta linea se halla en la enfilacion de la pirámide del castillo de Ayamonte por la chimenea de la fábrica de la isla Canela y el puerto de los guardias de la Carrasqueira por la iglezia de Azinhal; con las distancias angulares del castillo de Ayamonte con la torre de Canela 67° 37' 30", y por el castillo de Ayamonte con el fuerte de San Antonio 88° 12'. El extremo sur de la misma linea media se fija en las enfilaciones de la torre de las Angustias en Ayamonte por la chiminea de la fábrica de isla Canela y con la pirámide del cabezo por la iglezia de Montegordo; con las distancias angulares del castillo de Ayamonte con la iglezia de Villa Real de San Antonio 21° 34', y por esta misma iglezia con la iglezia de Montegordo 46° 11'. La linea asi determinada, forma con el meridiano un ángulo de 23° 45' sudeste.

Del extremo sur de la linea media anterior parte otra linea con inclinacion al sudoeste, que forma con el meridiano un ángulo de 3° 30' sudoeste, y queda determinada con la enfilacion de una banderola sobre una pirámide provisional en la isla Canela por una casa en el declive del terreno al nordeste de Ayamonte, cortando el meridiano propuesto por la anterior comision española á distancia de nueve millas, y desde alli hasta el extremo de las zonas.

Esta linea de demarcacion podrá alterarse por mutuo acuerdo de los dos gobiernos, siempre que la mobilidad de los canales de la barra lo reclame, á fin de que en todo tiempo ambos paizes tengan aguas propias para navegar.

Ruego a v. e. se digne darme en conformidad con los anteriores términos de la demarcación maritima de la boca del Guadiana, para que de este modo quede resuelto una de las mas importantes cuestiones que se derivan del último tratado.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar á v. e. la seguridade de mi mas alta consideracion.

Excmo. sr. Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro, ministro de negocios estrangeros de Su Magestad Fidelisima. = *Andres Freüller.*

O sr. Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro ao sr. Andrés Freüller.

Em resposta á nota que v. s.ª me fez a honra de me dirigir, em data de 27 do corrente, propondo ao governo de Sua Magestade, em nome do de Sua Magestade Catholica, os termos do accordo a estabelecer entre ambos sobre a fixação da linha maritima do Guadiana, em harmonia com o disposto na alinea a) do artigo 4.° do appenso 6.° ao tratado de commercio e navegação de 27 de março de 1893 entre Portugal e Hespanha, e no n.° VI do protocollo final annexo ao mesmo, cumpre-me dizer que o governo de Sua Magestade Fidelissima, concorda no seguinte: a direcção da linha da foz do rio fica assignalada pelo forte de Santo Antonio, na margem portugueza, e pelo pharolim debaixo da ilha Canella, na margem hespanhola. Do centro da bôca do rio parte a linha media que desce em direcção á juncção dos talwegs dos dois canaes. O extremo norte d'esta linha fica no enfiamento da pyramide do castello de Ayamonte pela chaminé da fabrica da ilha Canella, e pelo do posto dos guardas da Carrasqueira pela igreja do Azinhal, com as distancias angulares: do Castello de Ayamonte á torre de Canella 67°.37'.30"; castello de Ayamonte ao forte de Santo Antonio 88°.12'. O extremo sul da mesma linha media está situado no enfiamento da torre das Angustias em Ayamonte pela chaminé da fabrica da ilha Canella e da pyramide do Cabeço pela igreja de Monte Gordo, com as distancias angulares do castello de Ayamonte á igreja de Villa Real de Santo Antonio 21°.34' e por esta mesma igreja á igreja de Monte Gordo 46°.11'.

A linha assim determinada forma com o meridiano um angulo de 23°.45' sueste.

Do extremo sul da anterior linha media parte outra linha com inclinação ao sudoeste, que fórma com o meridiano um angulo de 3°.30' sudoeste e fica determinada pelo enfiamento de uma bandeirola sobre uma pyramide provisoria, na ilha Canella por uma casa

na encosta do terreno ao nordeste de Ayamonte, cortando o meridiano proposto pela anterior commissão hespenhola á distancia de 9 millas e d'ahi ao extremo das zonas.

Bem assim concorda o governo de Sua Magestade com o de Sua Magestade Catholica em que a linha de demarcação poderá alterar-se por mutuo accordo dos dois governos, sempre que a mobilidade dos canaes da barra o reclame, a fim de que ambos os paizes tenham aguas proprias para navegar.

Aproveito a occasião para reiterar a v. s.ª os protestos da minha distincta consideração.

Secretaria d'estado dos negocios estrangeiros, em 27 de setembro de 1893. = *Hintze Ribeiro.*

Sr. Andres Freüller.

(No 1.º de outubro proximo futuro entrará em vigor igualmente este accordo.)

Doc. n.º 41

1895.08.16 - Mértola

Edital da Câmara Municipal de Mértola, pondo a concurso a construção de uma barca de passagem sobre o Guadiana, no porto da vila.

AHM, *Registo de Editais*, Cx. A. B. 1/3, fl. 7v-8.

Edital

Jacinto Madeira Palma, presidente da Camara Municipal do Concelho de Mertola.

Faz saber que a Camara da sua presidencia deliberou mandar fazer um barco para passagem de pessoas e cavalgaduras no porto d'esta villa, nas seguintes condições

1.ª Que o barco deverá ser de pôpa aberta, aberto, ter o comprimento de 6, 885m correspondente a treze e meio covados da antiga e especial medida dos callafates, de largura de 2,55m correspondente a cinco covados da mesma especial e antiga medida, e de pontal 0,7425m, correspondente a 27 pullegadas portuguesas da antiga medida.

2.ª Que o referido barco deverá ser feito com taboado do norte da grossura de 0,0344m correspondente a pullegada e quarto, deverá ter de grossura de braços e cavernas, 0,0825m correspondente a tres pullegadas e vinte duas casas de madeira.

3.ª Que o mesmo barco deverá ser alcatroado em todas as juntas de madeira, ser forrado, ter tres bancadas, tres estrados e bem assim um pranchão para a entrada e sahida de cavalgaduras.

As condições especiaes deste contrato estão patentes na secretaria desta Camara, desde as nove horas da manhã até às tres da tarde de todos os dias que não forem Domingos, santificados ou feriados para quem as quiser ver.

Todas as pessoas que pretenderem fornecer à Camara o indicado barco nas condições acima mencionadas e conforme as especiaes que se acham patentes na secretaria da mesma camara, deverão apresentar duas cartas de proposta de preço na dita secretaria até ao dia 17 do proximo mez de setembro.

A adjudicação será feita ó proponente de menor preço se esse preço convier à Camara.

E para constar se passou o presente e outros de igual theor para serem affixados nos logares do costume.

Camara M.al do Con.º de Mertola 16 de Agosto de 1895. Eu João M.el da Costa, Secretario de Camara, o subscrevi. O presidente - Jacinto Madeira Palma.

Doc. n.º 42

1895.10.28 - Lisboa

Disposições sobre a anexação do concelho de Castro Marim ao de Vila Real de Santo António.

Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, 1895, p. 883.

Ministério dos Negócios do Reino Direcção geral
de administração política e civil
1.ª Repartição

Sua Magestade a Rainha Regente, conformando-se com a proposta do governador civil do districto de Faro, para a execução do disposto no artigo 5.º do decreto de 14 de Agosto último, que supprimiu o concelho de Castro Marim: ha por bem, em nome do Rei, determinar que os bens, valores, rendimentos e encargos do extincto concelho sejam adjudicados á camara municipal do concelho de Villa Real de Santo António, e que os respectivos empregados municipaes e administrativos fiquem addidos aos correspondentes quadros da camara municipal e administração deste mesmo concelho.

Paço, em 28 de outubro de 1895 = João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.

Doc. n.º 43

1896.07.06- Mina de S. Domingos
ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 83 do 2.º ofício*, fl. 20v-22.

(*fl. 20v*) Escriptura de venda de oito Barcaças de ferro em que são partes outorgantes como vendedor Julio Franscisco de Souza Mascarenhas, e como compradores a Companhia chamada "Mason & Barry Limited", - Valor da compra reis . . . . 960$000

Saibam quantos esta escriptura publica de venda com quitação virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos noventa e seis, aos seis dias do mez de Julho, do dito anno, n'esta mina de S. Domingos, freguesia da Corte do Pinto, do Concelho e Comarca de Mertola, e (*fl. 21*) escriptorio da Empreza da mesma mina de S. Domingos aonde eu tabellião vim por ser chamado a fim de lavrar a presente, aqui compareceram em suas proprias pessoas d'um lado, como vendedor o Excellentissimo Senhor Julio Franscisco de Souza Mascarenhas, casado, de maior idade, Guarda-livros, e residente n'esta mina e d'outro lado, o Excellentissimo Senhor José Abecasis, casado, empregado e residente também n'esta mina de S. Domingos, na qualidade de procurador da

companhia chamada "Mason & Barry Limited", devidamente incorporada e registada em Inglaterra, em conformidade com as Leis Inglezas, como mostrou pela procuração em publica forma que n'este acto apresentou e que fica em meu poder para ser devidamente archivada no meu cartorio e transcripta nos traslados ou certidões que forem pedidas d'esta escriptura; todos meus conhecidos bem como das testemunhas presentes adiante nomeadas e assignadas que, d'estas e aquelles, serem os proprios dou minha fé. E pelo primeiro outorgante o dito Excellentissimo Senhor Julio Franscisco de Souza Mascarenhas foi dito na minha presença e das mesmas testemunhas: - Que elle é legitimo dono de oito Barcaças com os numeros - uma - cincoenta e nove C. - outra - cento e treze C. - outra, cento quatorze C. - outra - cento e quinze C. - outra cento deseseis. C. - outra cento desesete - C. - outra cento desoito - C. - e outra cento quarenta e nove - C - toda[s] matriculadas na Capitania do porto de Villa Real de Santo (*fl. 21v*) António, Districto de Faro, e actualmente em serviço no rio Guadianna; por isso podendo livremente dispôr d'ellas oito barcaças como muito bem entender, as vende por esta escriptura de hoje para sempre á referida companhia "Mason & Barry Limited" da Empreza exploradora da mina de S. Domingos sendo a venda de cada das, digo, cada uma das barcaças, feita pela quantia de cento e vinte mil reis em moeda corrente n'este Reino, notas do Banco de Portugal, e todas ellas fazem a totalidade de novecentos sessenta mil reis, de que eu tabellião dou fé ter elle primeiro outorgante vendedor feito esta declaração na minha presença e das referidas testemunhas. Que elle primeiro outorgante vendedor por esta escriptura e para todos os legaes effeitos dá á companhia compradora "Mason & Barry limited" plena e geral quitação dos preços das vendas de cada uma das embarcações vendidas visto que já recebeu da mesma companhia a dita quantia de nove centos e sessenta mil reis em a moeda que fica mencionada, o que eu tabellião tambem dou fé ter feito esta declaração na minha presença e das alludidas testemunhas, e traspassa á companhia compradora todo o direito e posse que até hoje tinha nas oito embarcações vendidas podendo dispor d'ellas como suas que pelo facto d'esta escriptura ficam sendo. Pelo segundo outorgante o Excellentissimo (*fl. 22*) Senhor José Abecasis foi dito na minha presença e das mencionadas testemunhas: Que em nome da sua constituinte acceita esta venda como n'esta escriptura fica exarado. Assim o disseram, acceitaram e outorgaram sendo testemunhas presentes José Franscisco da Silva, solteiro, de maior idade, e Victorianno Roza, casado, ambos empregados da Empreza da mina de S. Domingos, e aqui moradores que vão assignar com o vendedor e procurador da compradora depois que esta lhes foi lida por mim tabellião. Vão collados e inutilizados nove sellos de estampilha do valor total de mil

oitocentos reis devido ao respectivo imposto. E eu Antonio Manuel Affonso tabellião publico de notas na comarca de Mertola que o escrevi e assigno em publico e razo.

(*Assinaturas*)
Julio Franscisco de Souza Mascarenhas
José Abecasis
José Franscisco da Silva
Victorianno Roza (*fl. 22v*)

Em testemunho A.M.A. verdade
O Tabellião
Antonio M.el Affonso

(*lugar dos selos*)

Doc. n.º 44

1896.11.29 - Mértola
ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 85 do 2.º Ofício*, fl. 10v-14v.

(*fl. 10v*) Testamento publico que faz Alonso Gomes, viuvo, proprietario e residente n'esta Villa.

Saibam quantos este testamento publico virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos noventa e seis, aos vinte nove dias do mez de Novembro, do dito anno, n'esta Villa de Mertola, e casa de residencia do Excellentissimo Senhor Alonso Gomes aonde eu tabellião Antonio Manuel Affonso vim por ser chamado a fim de lavrar o presente, aqui perante mim e de cinco testemunhas idoneas adiante nomeadas e assignadas, estava o dito Excellentissimo Senhor Alonso Gomes, viuvo, proprietario, de maior idade, natural e residente n'esta Villa, e morador actualmente n'esta casa, doente, assentado em uma cadeira, o qual conhecemos pelo proprio, e nos certificámos de que está em seu perfeito juizo e livre de toda e qualquer coacção. E por elle foi dito perante mim e as

mesmas testemunhas: - Que faz o seu testamento e declara a sua ultima vontade pela maneira seguinte: - Quer que o seu funeral e mais disposições d'alma seja feito á vontade do seu testamenteiro que adiante nomeará; - Deixa por uma só vez ao hospital da santa casa da Misericordia d'esta Villa de Mertola, a quantia de trezentos mil reis em moeda corrente no reino. - Deixa ao hospital civil de Beja tambem por uma só vez a quantia de cem mil reis em moeda corrente no reino e egual quantia de cem mil reis e por uma só vez, deixa ao hospital de Castro Verde. - Deixa a Antonia Maria da Cruz, solteira, de maior idade, filha de José da Cruz, já fallecido, e de Maria José, nascida na aldeia (*fl. 11*) da Trindade, concelho de Beja, e residente n'esta Villa, e que ha muitos annos vive em companhia d'elle testador a quantia de mil reis diarios. Mil novecentos oitenta e tres litros e seis decalitros de trigo, limpo, bom e capaz de receber, annuaes, trinta litros azeite, seis carradas de lenha, um porco gordo com o peso não inferior a noventa kilogrammas tambem annuaes, podendo receber o trigo em qualquer dia que o deseje e pertencente a cada anno. O que deixa declarado receberá estas pensões a dita Antonia Maria da Cruz durante sua vida por que fallecendo esta caducam os legados. Deixa á dita Antonia Antonia [sic] Maria da Cruz, para sempre, e por morte d'elle testador, a morada de casas terreas com quintal que possue n'esta Villa, e são as que onde actualmente reside, bem como lhe deixa toda a mobilia, roupas e mais objectos existirem em casa á data do fallecimento d'elle testador. - Deixa tambem para sempre á referida Antonia Maria da Cruz um quintal e duas, digo, quintal em frente da morada de casas acima descripta havendo n'este quintal duas casas uma com sahida para o largo e outra com sahida para o mesmo quintal. Estas duas propriedades ficam-lhe pertencendo para sempre como já fica declarado podendo depois da morte d'elle testador como muito bem entender d'ellas [?]. Deixa-lhe mais para poder disfructar durante quatro annos a contar do fallecimento d'elle testador toda a casa onde residia e tem o estabellecimento José Mojarro e situado no largo de "Vasco da Gama" d'esta Villa, por que (*fl. 11v*) findus os ditos quatro annos passará o dito predio para os herdeiros d'elle testador. Todos estes legados que ficam mencionados são livres do pagamento de contribuição de registo por titulo gratuito para a legataria, pois esta contribuição fica a cargo dos herdeiros d'elle testador. - Deixa a Eduarda Maria da Cruz, filha de Manuel da Cruz e de Mathilde Maria, residente no Paraizo, concelho de Aljustrel, ou Furadouro, uma morada de cazas terrias sita na rua do Valle da cidade de Beja que possue; e uma morada de cazas terrias que tambem possue na rua de S. João da dita cidade de Beja, e são as que actualmente reside Balthazar Doceiro e deixa-lhe egualmente o pianno que elle testador possue em sua casa na cidade de Beja. Estes legados tambem são livres para a

legataria de contribuição de registo por titulo gratuito pois esta fica a cargo dos herdeiros d'elle testador. - Deixa a sua afilhada Alonça da Conceição da Cruz, filha de Alonso da Cruz e de Francisca Amalia Picão, uma morada de cazas sitas na praça de Santa Catharina da cidade de Beja, no rez do chão e primeiro andar, e são as que eram de Joaquina Eufrónia, - e uma morada de cazas terrias, tambem sitas na praça de Santa Catharina, que tambem faz frente para a rua de S. João na cidade de Beja. Tambem este legado é livre de contribuição de registo por titulo gratuito para a legataria, ficando os herdeiros d'elle testador com este encargo de pagamento. - Quer que durante quatro annos a (*fl. 12*) contar da data do fallecimento d'elle testador, e em cada um dos annos, se deia mencionada Antonia Maria da Cruz a quantia de trinta e dois mil reis, mensaes, sendo annualmente tresentos oitenta e quatro mil reis, para esta os applicar na educação das sobrinhas da mesma as já mencionadas Eduarda e Alonsa, julgando conveniente ter para isso uma professora particular que as eduque. - Deixa o usu fructo das herdades que possue n'este concelho denominadas S. Barão, Sella e Milhôro a sua irmã D. Maria das Dores Gomes, solteira, de maior idade, proprietaria e residente n'esta Villa, cujas herdades deixa a Maria do Amparo Bravo Pessanha e irmã Felicidade Bravo Pessanha, filhas do Doutor Fabricio de Campos Pessanha e de D. Maria Manuella Bravo Pessanha, residentes n'esta Villa, e segundas sobrinhas d'elle testador, pois tomarão posse ou quem as represente das referidas propriedades depois da morte da dita sua irmã D. Maria das Dores Gomes, herdeira usufructuaria, e poderão dispor d'ellas como muito bem entenderem visto que ficam sendo suas. - Deixa a seus sobrinhos Manuel Bravo Gomes e Felicidade Bravo Gomes, solteiros, de maior idade, proprietarios, filhos de Valentim Bravo e de D. Felicidade Gomes Bravo, já fallicidos, e residentes n'esta Villa, todos os bens quer mobiliarios, quer immobiliarios e direitos e acções que lhe pertencerem nas partilhas que elle testador fez com sua irmã, cunhada e sobrinhos. - Uma de escriptura de liquidação de sociedade e (*fl. 12v*) partilhas com data de trinta e um d'Outubro de mil oitocentos e noventa e cinco, e outra de partilha amigavel com data de primeiro de Novembro de mil oitocentos noventa e cinco, figurando na primeira como partes outorgantes, elle testador, sua cunhada e sobrinhos, e irmã, e na segunda, elle testador, sua irmã e sobrinhos, isto com excepção das herdades denominadas S. Barão e Cella, que já deixa legados ás filhas do Doutor Fabricio de Campos Pessanha, conjuntamente com a herdade do Milhôro. E mais lhes deixa as seguintes propriedades - Herdades denominadas - "Quinta Nova" e "Bujio" situadas no concelho d'Ourique, districto de Beja, que constam de montado d'azinho, terras de semeadura, casas de habitação e todas as mais pertenças e

accessorios das herdades - Revez, Colxões, Monte Novo e courella annexa situadas na freguesia d'Aljustrel concelho de Beja, tambem com casas de habitação e todos os seus pertences. Herdades de "Linhares", freguesia d'Albornôa concelho de Beja, "Aldeia de Cima" consta de casas de habitação, montado e terras de semear, tambem situada na freguesia d'Albornôa, e uma morada de casas tambem na aldeia d'Albornôa = e a herdade denominada da "Dos Mestres" situada no concelho d'Almodovar. Declara elle testador que por equivoco disse que mais deixa as herdades Revez, Colxões, Monte Novo e courella annexa, a estes seus sobrinhos, quando ellas já lhe estão legadas n'este testamento onde se referem aos (*fl. 13*) bens que lhe pertencerem em partilhas pelas duas escripturas mencionadas. Estes seus sobrinhos Manuel Bravo Gomes e D. Felicidade Bravo Gomes, herdarão as propriedades direitos e acções que lhe ficam legadas em partes eguaes, e ficam com o encargo de satisfazerem em commum e segundo a maneira que deixa declarado, o legado deixado a Antonia Maria da Conceição, durante sua vida, e mais o legado deixado para a educação de Eduarda e Alonsa durante os quatro annos, e cujas propriedades ficam sujeitas ao cumprimento d'estes legados a que ficam obrigados. - Deixa a seus sobrinhos André Blanco Gomes, solteiro de maior idade, proprietario e residente n'esta Villa, e D. Maria das Dores Blanco Gomes, casada, residente em Beja, em commum, as herdades seguintes: - "Outeiro da Ribeira" situada no concelho de Beja, freguesia Trindade, partindo com a herdade da Ratta freguesia d'Albornôa, que consta de terras de semeadura, montado, e mais pertences da herdade; e "Malhão do Côpa" situada na freguesia d'Aljustrel concelho de Beja que consta de terras de semear. Deixa a Antonio de Sant'Anna, casado, filho de Joaquim de Sant'Anna e de Maria Roza, já fallecidos, e residente n'esta Villa, actualmente ao serviço da casa d'elle testador, todas as propriedades rusticas e urbanas que elle testador possue no lado alem do rio d'esta Villa e situados nas freguesias de Mertola (as que respeitam ao lado alem do rio) e Sant'Anna de Cambas, isto em (*fl. 13v*) compemsação dos serviços que lhe tem prestado, ficando por esta forma pago dos serviços tambem feitos durante o tempo que tem estado ao seu serviço, e, no caso que não queira pagar, digo, queira acceitar este legado, reverterá elle a favor dos herdeiros d'elle testador, que liquidarão contas com o dito legatario. - Que, como não tem descendentes nem ascendentes vivos, institue por seus unicos e universaes herdeiros de todos os seus bens, direitos e acções, depois de pagar os legados que deixa mencionados, a seus sobrinhos André Bravo Gomes, D. Maria Manuela Bravo Gomes Pessanha, Manuel Bravo Gomes, D. Felicidade Bravo Gomes, André Blanco Gomes, e Dona Maria das Dores Blanco Gomes, de maior idade, proprietarios, sendo o primeiro solteiro e residente em Villa

Real de Santo Antonio, e a segunda casada com o Doutor Fabricio de Campos Pessanha, residente n'esta Villa, o terceiro solteiro, e residente n'esta Villa, a quarta solteira, tambem residente n'esta Villa, filhos dos fallecidos Valentim Bravo, e de D. Felicidade Gomes Bravo, o quinto solteiro, residente n'esta Villa, e a sexta casada com o Doutor Franscisco Polido Garcia, residente em Beja, cujos seus herdeiros instituidos herdarão em partes iguaes, e ficam em commum obrigados no pagamento das contribuições de registo por titulo gratuito com respeito aos legados deixados á alludida Antonia Maria da Cruz e ás sobrinhas d'esta Eduarda e Alonsa. E mais decalara que n'esta herança tambem entram (*fl. 14*) todas as minas que possue e tem direito existentes no paiz, digo, existentes no paiz, bem como os vapores "Gomes Quarto" - "Gomes Sexto" e "Gomes Oitavo". - Que nomeia para seu testamenteiro a seu sobrinho Manuel Bravo Gomes, solteiro, de maior idade, proprietario, e residente n'esta Villa a quem pede que cumpra e faça cumprir esta disposição de ultima vontade. E finalmente declara que por este testamento revoga outro qualquer que porventura possa aparecer com data anterior pois é o ultimo testamento que faz e quer que valha. Declara-se que a paginas trese linhas oito, d'este testamento se diz por equivoco "Antonia Maria da Conceição", quando se devia dizer, como effectivamente é "Antonia Maria da Cruz". Assim o disse sendo testemunhas presentes d'esde o principio até ao fim - José Alho, casado, proprietario; Franscisco José Maria, casado, commerciante; Antonio Mestre da Costa, casado, commerciante; José Miguel da Trindade, casado, proprietario, e Antonio de Souza Machado, casado, negociante, todos de maior idade, meus conhecidos e residentes n'esta Villa, os quais todos assignam esta disposição com o testador com o seu nome por extenso, e comigo tabellião, depois de escripta e lida por mim em voz alta na presença das mesmas testemunhas porque o testador a quem adverti de que a podia ler não o quiz; resolvendo-se a paginas doze verso linhas quinze uma pequenissima (*fl. 14v*) rasura na palavra que diz "habitação". Foram practicadas em acto continuo todas estas formalidades de cujo cumprimento dou fé. Vão collados e inutilizados dois sellos de estampilha da taxa de mil reis ambos. E eu Antonio Manuel Affonso tabellião publico de notas n'esta comarca de Mertola que o escrevi e assigno em publico e razo.

(*Assinaturas*)

Alonso Gomes

José Alho

Franscisco Jose Maria

Antonio Mestre da Costa

Jose Miguel da Trindade

Antonio de Souza Machado

(*lugar dos selos*)

Em testemunho A.M.A. de Verdade.

O Tabellião

António M.el Affonso

Doc. n.º 45

1897.08.20 - Lisboa

Programmas para os exames de Machinistas Fluviaes, 1897, p. 5-6.

PROGRAMMA DE EXAME PARA MACHINISTA FLUVIAL

Prova theorica

Operações de arithmetica sobre numeros inteiros, fraccionarios, decimaes e complexos. Provas das operações. Divisibilidade. Maior divisor e menor multiplo commum. Numeros primos. Rasões e proporções. Systema metrico e medidas inglezas equivalentes. Regras de tres, de juro, de desconto e de companhia. Exercicios de arithmetica com applicação ás machinas.

Noções geraes sobre linhas, superficies e volumes. Angulos e sua medida. Circumferencia de circulo e linhas que n'ella se consideram. Sector circular. Seguemento e corôa circular. Relação entre o comprimento da circumferencia e diametro. Poligonos regulares e irregulares. Figuras semelhantes. Avaliação pratica da area de qualquer figura plana, regular ou irregular. Figuras no Espaço. Avaliação pratica da area e volumes de

parallelipipedos, cylindros, pyramides e espheras. Exercicios de geometria com applicação ás machinas.

Propriedades geraes da materia. Propriedades especiaes dos solidos (dureza, ductilidade, etc.) Propriedades caracteristicas dos liquidos. Concentração das dissoluções salinas. Areometros. Propriedades caracteristicas dos gazes. Força elastica.

Pressão. Pressão atmospherica. Barometros. Lei de Mariotte. Manometros. Angulos no circulo. Bombas aspirantes, prementes e aspirantes prementes. Medição das temperaturas. Thermometros. Dilatação dos corpos. Mudança de estado. Vaporisação. Evaporação. Ebullição. Modo de formação do vapor nas caldeiras. Vapor saturado e sobresaturado; vapor secco e humido. Condensação do vapor. Distillação.

Estado espheroidal. Conductilidade e irradiação do calor.

Combustão. Combustiveis mais usados nas caldeiras maritimas.

Metaes, ligas, e outras substancias chimicas usadas nas machinas.

Nomenclatura, fórma e uso de todas às peças de uma machina de vapor maritima.

Systemas usados na navegação fluvial; sua descripção e classificação.

Noções elementares sobre a producção do trabalho nos cylindros de vapor, a distribuição e a regulação dos distribuidores, a condensação do vapor e a alimentação das caldeiras.

Tiragem e analyse elementar dos diagrammas do indicador de pressão. Applicações dos diagrammas á determinação de potencia indicada e consumo de vapor sensivel.

Regras de conducção e conservação das machinas de vapor, suas avarias mais frequentes e respectivas reparações com os recursos do bordo.

Apparelhos auxiliares de bordo.

Prova pratica

Execução com auxilio do pessoal do fogo, de todos os serviços necessarios para pôr a funccionar os apparelhos locomotores e auxiliares de bordo.

Conducção dos mesmos apparelhos durante o tempo que for determinado.

Tiragem e analyse elementar dos diagrammas do indicador, determinando por elles a potencia indicada e o vapor sensivel consumido.

Execução de qualquer trabalho de reparação que seja necessario ou indicado pelo jury, exclusivamente com os recursos de bordo.

Secretaria do conselho do almirantado, 20 de agosto de 1897. = O secretario, *Luiz de Moraes e Sousa.*

Doc. n.º 46

1897.10.11-13 - Lisboa

Viagem do Rei D. Carlos e da Rainha D. Amélia ao Baixo Guadiana, em Outubro de 1897.

O Século, Lisboa, 11 a 13 de Outubro, 1897.

VIAGEM RÉGIA

Em Vila Real de Santo Antonio

Magestosa a apparencia da villa á chegada do cortejo. A população era reforçada por grande número de hespanhoes de Ayamonte, que formavam compactas alas na bonita praça do Marquez de Pombal. A agglomeração de povo era extraordinária. As magestades chegaram ás cinco horas e um quarto. A rainha e o rei subiram á camara, na praça Marquez de Pombal.

À porta eram aguardados pelo presidente sr. José Vicente Carmo, muitas senhoras e bastantes meninas, assim como pela commissão dos festejos, composta dos srs. José Vicente Carmo, Jacintho Andrade, Jorge Moreira, capitão da guarda fiscal Candido Almeida, capitão do Estado maior Ramalho Ortigão, capitão do porto Faria Silva, prior Brito, Francisco Sanches, piloto-mor Silva, officiaes da flotilha, corporação dos pilotos, corporação dos bombeiros voluntários e pela guarda de honra de 80 praças, commandada pelo capitão Gomes.

O presidente, chegando á janella da camara, levantou os vivas do estylo em casos d'estes.

Seguiu-se a recepção sendo primeiramente recebidas quinze senhoras e dez meninas. Uma d'estas entregou á rainha um ramo com fitas largas e a dedicatória: «A sua magestade a rainha senhora D. Amelia.»

O presidente leu uma allocução, a que o rei respondeu. A raiha appareceu á janella e o povo deu-lhe vivas.

Milhares de pessoas enchiam a vasta e elegante praça.

Retirando a rainha, o presidente soltou, á janella, mais vivas.

Finda a cerimónia na camara, o rei a rainha desceram, sendo conduzidos debaixo do pallio desde a praça do Marquez de Pombal até á egreja de Nossa Senhora da Encarnação, onde oraram, sahindo novamente debaixo do pallio pela rua Benedictino e rua da Rainha até á ponte-caes, onde embarcam para bordo do *yacht D. Amelia.*

A ponte estava atapetada. No trajecto houve algumas acclamações. Os reis passaram para o embarque entre alas de soldadas da guarda fiscal, que queimavam fogos de Bengala. As illuminações são brilhantes e além de toda a espectativa.

Na praça do Marquez de Pombal a illuminação é a balões venezianos, produzindo magnifico effeito.

No largo da casinha do porto é surprehendente a illuminação. Ao centro ha um grande mastro e em redor dansas populares.

A rua Benedictina, a principal da villa, está admiravel e um arco triumphal com luz interior, que é de um lindo effeito. É indescriptivel a illuminação do porto. Lembra uma grande festa em Veneza.

A esquadrilha está illuminada a luz electrica e a balões venezianos em arco. Todos os barcos teem balões venezianos e na ponte ha tambem renques de balões.

Na avenida marginal a illuminação em arco completa o quadro. Na Praça do Marquez de Pombal toca a banda regimental e outras na praça e largo da casinha do porto.

No porto estão a *Zaire*, o *D. Amelia*, a *Mandory*, a *Faro* e a canhoneira hespanhola *Toledo*, de que é commandante o sr. Bolia.

Está aqui o correspondente do jornal hespanhol *El Porvenir*.

De Faro vieram para Villa Real á cyclistas, cahindo Manuel Soares Silva, que ficou ferido na cara e com o fato rasgado.

Um dos lanceiros do esquadrão do cortejo cahiu no caminho. O cavallo morreu e o soldado ficou incolume.

Estranha-se que o governador não contasse para nada com a imprensa, nem mesmo em questão de transporte. A imprensa tem sido sempre correcta e obsequiadora, grangeando direito a ser tratada com egual consideração.

O rei deu 100$000 réis ao asylo districtal e 100$000 réis ao hospital civil de Tavira, assim como 45$000 réis para melhoria do rancho de caçadores.

As magestades viram de bordo do yacht *D. Amelia* as illuminações. Não voltaram a terra. A viagem a Pomarão devia ser ás 7 e meia da manhã, mas será ás 3 e meia da madrugada, por causa da maré. Diz-se ser provavel que, por causa do vento levante, a viagem a Lagos seja feita por terra; sendo-o, parte da gente que acompanha os reis não vae, por falta de conducção.

A partida de Villa Real

Villa Real de Santo Antonio, II. - T. - A canhoneira *Zaire* largou de Villa Real para Pomarão ás 4 horas da madrugada. As margens do Guadiana estão semeadas de povoações, taes como Alama, Guerreiros, Laranjeiras, Alcoutim e S. Lucar. A canhoneira içou a bandeira, signal de ministro a bordo e embandeirou em arco.

A bordo seguiu o ministro da marinha. Nas povoações, julgando que se tratava do rei, deitaram muitos foguetes. Os postos fiscaes das margens apresentaram armas. Fizeram o mesmo os carabineiros d'além Guadiana.

Na *Zaire* vinham tambem os jornalistas de Lisboa. Ás 9 e meia chegámos em frente a Pomarão, povoação que está na encosta de uma serra.

A chegada a Pomarão

O povo do local e muito, vindo de longe, nos seus trajes pittorescos, davam a ideia de uma grande romaria. Toda a multidão formando linhas caprichosas, e a ornamentação, verdura, bandeiras, etc., produziam extraordinario effeito. Apoz a *Zaire* chegou a canhoneira hespanhola *Toledo* com bandeira portugueza no mastro real.

O *yacht D. Amelia*, conduzindo os reis, largou de Villa Real ás 6 horas. Houve foguetes e acclamações em terra, subindo os marinheiros ás vergas dos navios da esquadrilha. O *yacht* subiu o Guadiana, seguido das canhoneiras *Mandory, Faro e Lagos*, todas embandeiradas em arco. Chegando em frente a Pomarão ás 10 horas, os marinheiros da esquadrilha subiram ás vergas, fazendo o mesmo os do navio hespanhol e a charanga do corpo de marinheiros tocou o hymno real. Queimaram-se muitas girandolas de foguetes.

Aguardavam a chegada das magestades o bispo de Beja, o governador do bispado, o governador civil substituto de Beja e a camara de Mertola, tendo á frente o vice-presidente Manuel Gomes. Na ponte os reis receberam os cumprimentos do estylo, e seguiram, assim como a comitiva, a pé, para a linha ferrea, n'um um trajecto de dez minutos.

A visita á mina de S. Domingos

Entraram no comboio, tomando logar na carruagem, vinda do estrangeiro expressamente para esta visita, partindo para a Mina, que fica a 15 kilometros. Ali, o vice-presidente da camara de Mertola leu uma allocução. Á chegada do comboio á Mina estalejaram foguetes e soltaram-se vivas. O comboio fora composto de duas machinas, salão real, mais tres salões para os convidados e um para os jornalistas. Toda a comitiva seguiu, entre alas compactas de povo, para o palacete do visconde de Pomarão, tendo sido aguardados os reis pelo sr. Abecassis, administrador da Mina, Julio Mascarenhas, guarda livros, Purner Roberts Aann, encarregado dos trabalhos da mina, dr. Antonio Mauricio Vargas, medico da Mina e muitas senhoras, das quaes sete entregaram *bouquets* á rainha. Toda a mina estava em festa, sendo boa a ornamentação.

Havia dois arcos triumphaes e fazia guarda de honra um esquadrão da guarda fiscal. O jardim, á entrada do palacete, estava adornado por um grande quadro contendo, artisticamente dispostas, todas as ferramentas usadas nos trabalhos da Mina. Ao centro do quadro via-se o chapeo que o sr. D. Pedro V levou á Mina quando, em 29 de Outubro de 1860, a visitou. Os soberanos foram para a sala de toilette emquanto a philarmonicas tocavam o hymno.

A Mina de S. Domingos é um grande e importante centro de trabalho, não havendo outro egual no paiz. Toda aquella povoação pertence ao visconde de Pomarão ou á companhia por elle representada. O visconde está no estrangeiro. Os operarios ganham 500 e 600 réis. Quanto aos mineiros, os salarios são os mesmos, mas o trabalho é de 6 horas para uns e de 12 para outros. Ha tambem empreiteiros. O deposito do material circulante é de muito valor.

As officinas de serração, serralharia e fundição são dignas de ser visitadas. A casa das machinas é muito importante. Põe em movimento engrenagens distribuindo-as pelas diversas officinas e apparelhos numerosos de varias applicações. Serve tambem para fazer subir os carros do material pelo systema funicular. Tudo ou quasi tudo funccionou na

occasião da visita, prestando os visitantes toda a attenção, e pedindo ao rei e a rainha varios esclarecimentos.

A Mina tem 150 metros de profundidade nas galerias. Das paredes das galerias cae agua, que vae reunir-se á que nasce no fundo. As machinas lançam toda essa agua em dois açudes, um que leva um milhão de metros cubicos e outro que leva cinco milhões e oitocentos mil. Todo o serviço da Mina é curioso.

A população é de mais de 5:000 pessoas, sendo só operarios cerca de 2:500.

O almoço

Villa Real de Santo Antonio, II. - T. - Esta refeição foi servida na sala grande do palacete do visconde de Pomarão. A decoração era a azul e branco, com verdura. Havia bonitos marmores e retratos de D. Pedro V, D. Luiz I, D. Carlos e visconde de Pomarão. O almoço foi de 60 talheres. O rei dava a direita a madame Abecassis e a esquerda á dama da rainha, D. Maria Francisca de Menezes. A rainha dava a direita ao bispo de Beja e a esquerda ao ministro da marinha. O rei convidou para o almoço os representantes da Imprensa. O «menú» foi: Consomé, Impériale, Jerez, Gréves polignac, Madére; Turbeau de soles garni, Sauterne; rix, garni á la portugaise, Bordeaux; suprème de perdreau aux truffes, Pommaro; galantine de faisain á Montpensier, Rheno; sorbets, Mousseux du Rhèn; dindonneaux sauce perigueux, Champagne; asperges en branches, Bucellas. Pudding á lord Mayor, Porto; printanier au Kirsck, glaces; Gateau á la mine de S. Domingos; moscatel; aougat aux pestaches, patisseries; dessert, café, liqueurs.

Findo o almoço, o sr. Marianno Pina agradeceu á rainha em nome dos jornalistas convidados.

A rainha disse que desejava vel-os durante a viagem e que lhes ficava agradecida por fazerem constar o muito que se interessava pelo Algarve, que tanta estima manifestara pela sua familia.

Visita ás officinas

Nas officinas assistiram os reis á fundição de duas peças, uma de chumbo e estanho e outra de ferro - um corpo de bomba.

Depois desceram por carreiras abertas expressamente em redor da Mina até grande profundidade, examinando os trabalhos, e penetraram nas galerias subterraneas da Mina, servindo-se todas as pessoas presentes de lanternas, e assistindo a familia real com o maior interesse á extracção do minerio, estando illuminada a galeria a manganesio.

Tendo percorrido até grande profundidade as duas galerias, tomaram logar no comboio subterraneo, que os conduziu e á comitiva. O mesmo comboio fez mais tres carreiras para conduzir todas as pessoas.

Á retirada, o povo tomou o alto das trincheiras, espaço vasto onde estava o comboio, sendo calculadas em 7:000 as pessoas que ali se achavam.

O quadro era de effeito. O administrador, sr. Abecassis, leu uma allocução, lembrando a ida ali do senhor D. Pedro V, em 1860, um anno depois da descoberta da Mina. Esta foi fundada ou explorada por uma companhia franceza, que a passou á actual por 50 annos. Faltam doze. Na Mina ha 24 policias creados e pagos pelo visconde. Hoje estavam ali mais 6 de Beja. O comboio voltou organisado como fôra, havendo segundo, por não chegar o primeiro. Chegado o comboio a Pomarão, realisou-se o reembarque no yacht *D. Amelia*, havendo demonstrações eguaes ás do desembarque

Regresso a Villa Real

O yacht seguiu com os reis para Villa Real, e nas suas aguas a esquadrilha. Em São Lucar, povoação da margem hespanhola, os carabineiros, á passagem do rei, formaram e fizeram as honras militares. São Lucar estava engrinaldada e illuminada. A imprensa ao embarcar em Pomarão, levantou vivas á marinha portugueza.

A chegada da comitiva a Villa Real foi ás 7 e meia.

As illuminações foram eguaes ás de hontem, mas prejudicadas pela chuva. Disse-se que os reis iam por terra a Lagos e Portimão. Recebi agora prevenção de que a canhoneira «Zaire» parte á 1 hora da madrugada para Lagos.

O deputado hespanhol pelo circulo de Huelva veio a Villa Real cumprimentar o senhor D. Carlos. O rei convidou-o para jantar no hiate *D. Amelia*. Houve outros convites mais, e, entre elles, ao commandante da canhoneira hespanhola *Toledo*, governador civil de Faro, substituto de Beja e deputado Frederico Ramires. Ao jantar, na *Zaire*, Mello Barreto agradeceu ao commandante as attenções dispensadas a bordo aos jornalistas. Respondeu o immediato, agradecendo e brindando á imprensa.

A partida para Lagos

Villa Real de Santo Antonio, 12. - T. - A esquadrilha que acompanha o yacht real sahiu d'aqui pela 1 hora da madrugada, devendo chegar a Lagos cerca das 2 e meia da tarde.

Os reis desembarcaram ali no caes da cidade, onde a camara municipal e as auctoridades os receberá debaixo de pallio, para assistirem á cerimónia da collocação da primeira pedra na obra do paredão. A cidade está em gala; as ruas e casas todas embandeiradas.

Ao anoitecer partem os viajantes para Portimão. As magestades acabam de receber da rainha regente de Hespanha um telegramma de felicitação pela sua viagem.

Está um bello dia de verão, o que concorre sobremaneira para o brilhantismo dos festejos, que se haviam preparado com todo o empenho e interesse.

Lagos, 12. - T. - O rei deixou 100$000 réis em Villa Real para os pobres. Apesar da ameaça de temporal, a partida da esquadrilha de Villa Real para Lagos realisou-se á 1 hora da madrugada. Perguntara-se para aqui qual o estado do mar e d'aqui responderam ser regular. D'ahi a resolução da partida. Sahiu primeiro o yacht *D. Amelia*, conduzindo a familia real; a seguir a *Mandory*, a *Faro* e a *Zaire*, trazendo esta a seu bordo o ministro da marinha, o bispo do Algarve, o governador civil de Faro e os jornalistas de Lisboa.

O tempo abonançou, navegando-se em mar chão com um tempo lindo. (...)

Doc. n.º 47

1898.04.27 - Lisboa

Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, 1898, p. 106.

Supremo Tribunal Administrativo

Recurso nº 10:409, em que é recorrente a companhia Mason and Barry, limited, explora da mina de S. Domingos, e recorrida a camara municipal do concelho de Mertola. Relator o ex.mo conselheiro, vogal effectivo, Eduardo José Segurado.

Mostra-se que a companhia arrendataria e exploradora da mina de S. Domingos, no concelho de Mertola, recorreu para o juiz de direito da deliberação da camara do referido concelho, pela qual, fazendo o lançamento dos impostos municipaes para o anno de 1896, tomou por base o imposto de minas pago ao estado pela recorrente em janeiro de 1896, e a collectou por meio de percentagem addicional á dita contribuição, tanto para as despezas geraes, como para as despezas com a instrucção primaria, e allegando:

- que os rendimentos das minas não estão sujeitos ás contribuições minicipaes de lançamento;

- que o decreto de 30 de setembro de 1892, inspirando-se no pensamento de protecção á industria mineira do paiz, prescreveu no artigo 8.º, que aos impostos estabelecidos nos artigos 1.º, 2.º e 3.º, não será applicado qualquer dos addicionaes decretados até á data d'aquelle decreto;

- que assim os impostos municipaes, quer se lancem, como addicionaes, ao imposto de minas, quer se lancem por simples percentagem, contradizem o pensamento e letra d'este decreto especial e proteccionista;

- que o decreto regulamentar de 22 de dezembro de 1887, estabelecendo os meios que as corporações administrativas devem empregar para effectuarem o lançamento dos seus impostos, declara no artigo 72.º ser base para esse lançamento a matriz da decima de juros e omitte a do imposto de minas, o que de certo não succederia se o imposto de minas podesse ser base de incidencia para o imposto municipal;

- que quanto ao imposto para as despezas com a instrucção primaria, ainda a injustiça é mais flagrante, porque, fixando o decreto de 26 de junho de 1896 as sommas com que as camaras devem contribuir para o fundo de instrucção publica no exercicio de 1896 a 1897, diz no artigo 5.º que as percentagens indicadas na tabella, que acompanha o decreto, para o imposto especial de instrucção primaria, continuam a ser addicionadas ás contribuições geraes directas do estado, e as respectivas importancias cobradas cumulativamente com as mesmas contribuições;

E d'aqui conclue que as camaras só podem lançar impostos para instrucção por meio de addicionaes ás contribuições geraes directas do estado, predial, industrial, de renda de casas e sumptuaria, não tendo, portanto, o direito de lancar percentagem addicional sobre o imposto de minas;

Mostra-se que, ouvida a camara recorrida, impugnou este recurso, dizendo que fôra interposto fóra do praso legal; e que o citado decreto de 30 de setembro de 1892 , no artigo

8.º se refere sómente aos addicionais do estado, e não aos que as camaras tem o direito de lançar;

O ministerio publico, na 1.ª instancia, tambem contestou a procedencia do recurso, na sua allegação a fl. 35;

Mostra-se que o juiz reconheceu como partes legitimas n'esta causa a recorrente e a recorrida, e que o recurso fôra interposto em devido tempo;

Mas attendendo a que o citado artigo 8.º, principal fundamento do recurso só se refere evidentemente aos addicionaes, lançados e cobrados para o estado, a que o imposto de minas se baseia, como em regra todos os impostos, nos lucros auferidos por aquelles que as exploram, e sendo reveladores de rendimentos, é perfeitamente legal, que, por sua vez, sirvam de base ás percentagens dos impostos municipaes, e a que é jurisprudenciamente assente, que o imposto de minas é um imposto geral directo, negou provimento na reclamação.

D'esta sentença vem o presente recurso, em que a companhia recorrente, na sua allegação a fl. 55, sustenta a sua procedencia.

A camara recorrida, na sua resposta a fl. 70, procura desenvolver os fundamentos da sentença, e pede que ella seja confirmada:

O que tudo visto e ponderado, com a resposta do ministerio publico;

Considerando que o n.º 1.º do artigo 68.º do codigo administrativo se refere evidentemente ás leis geraes, que regulam as contribuições directas do estado, e não ás especiaes, pois que a lei tributaria tem de ser entendida restrictamente, não podendo nunca as disposições geraes comprehender as especiaes, senão quando isso expressamente for declarado;

Considerando que posteriormente ao lançamento de differentes colectas, feito á recorrente por virtude de diversas resoluções d'este supremo tribunal administrativo, se publicou o decreto de 30 de setembro de 1892; e

Considerando, pois, que actualmente os decretos especiaes e essencialmente protectores do desenvolvimento da exploração de minas, de 30 de setembro 1892, que regularam aquelle assumpto e o respectivo imposto, em nenhuma das suas disposições dão ás camaras municipaes o direito de lançarem percentagens addicionaes sobre esse tributo;

Considerando que, muito pelo contrario, limitando o artigo 56.º do primeiro dos citados decretos as obrigações dos concessionarios de minas ao pagamento dos impostos ao

estado, da renda e percentagem aos proprietarios do solo, manifestamente excluiu outra quaquer imposição;

Accordam, os do supremo tribunal adiministrativo, em dar provimento no recurso, revogando a sentenca recorrida, annullando os lançamentos de que a companhia exploradora da mina de S. Domingos recorreu, e condemnam a recorrida nas custas e sellos.

Sala das sessões do tribunal, em 27 de abril 1898. = Segurado = Telles de Vasconcellos = Vilhena (vencido por entender que a doutrina dos decretos sobre consultas d'este supremo tribunal de 18 de janeiro de 1882, 14 de março de 1883, 15 de janeiro de 1890, 9 de julho e 8 de novembro de 1892, que julgaram questões identicas entre as mesmas partes, não foi modificada pelo decreto de 30 de setembro de 1872, que nada alterou n'este ponto a anterior legislação sobre minas) = Hintze Ribeiro = Barros (vencido). - Fui presente, Sousa Cavalheiro.

Doc. n.º 48

1899.03.27 - Vila Real de Santo António

O Capitão do Porto de Vila Real de Santo António solicita ao Piloto Mor da Corporação de Pilotos da Barra e Rio Guadiana informações sobre os candidatos ao exame para piloto.

PVR, *Livro de Registo das Ordens do Capitão...*, fl. 71v-72.

Confidencial. Do capitão do porto. Ao Snr. piloto mór.

Sabe V. S.ª os individuos que requereram ultimamente exame para piloto. Foi admittido sómente João da Cruz, a respeito do qual me deu V. S.ª boas informações pouco depois de eu vir para aqui, e por ter mais de cinco annos de prática de rio e barra. Como eu soubesse que andavam praticando outros individuos, já há bastante tempo que andava recolhendo informações ácerca d'elles. Um d'estes é o Domiciano Domingues, a respeito do qual sei que anteriormente a Outubro de 1893 era soldador, triste precedente de praticante. Em Outubro de 93 matriculou-se em uma chalupa da empreza, onde esteve 9 mezes, sendo despedido por falta de serviço. Fez em 1894, no palhabote Vieira 2.º uma viagem de Villa Real a Lisboa, de Lisboa a Huelva e de Huelva a Olhão, desembarcando em seguida, parecendo assim não lhe agradar a vida de maritimo.

Em fins de 1895 esteve um mez desempenhando o lugar de cozinheiro a bordo de um patacho fundeado no Tejo. Creio que a sua prática para piloto aqui data de Março de 1897, isto é, depois da morte do irmão Affonso. Os pilotos do rio, inclusivé o tio do Domiciano, Francisco Domingos, dizem que não dão noticia d'elle praticar antes d'esta data. O sota piloto mór, que é tio da mulher, e por isso me é suspeito, apezar de ter por elle toda a consideração, é que diz que Domiciano tem mais de cinco annos de prática, é que era o melhor de todos os que requereram. - Para responder a uma pergunta que hoje me fizeram de Faro, peço a V. S.ª que me informe hoje até á noite, se o Domiciano praticou para piloto antes de Março de 1897, isto é, antes da morte do irmão Affonso. - A norma que estabeleci, attendendo á grande affluência de concorrentes ao ambicionado logar de piloto é não admittir nenhum sem ter cinco annos, quando não tenham precedentes maritimos a garantirem-lhe a sua aptidão para o cargo, com excepção d'aquelles que tenham carta de piloto, porque a estes admitte-se que, pela navegação que têm feito, mais depressa de habilitem a pilotar em barra tão difficil como esta, e em rio tão perigoso como o Guadiana, que tem de ser percorrido em 28 milhas de extensão, com voltas apertadas e com estoques d'água de variada intensidade. - Se Domiciano Domingues lograsse ser admittido a exame, então teria de admittir todos os actuaes praticantes. Quando o sol nasce é para todos.

(a) João Alberto Godinho de Faria e Silva - Capitão Tenente.

Doc. n.º 49

1899.10.04 - Madrid

Boletin Oficial de la Dirección General de Aduanas, Madrid, 1899, p. 240.

Real orden creando Inspecciones sanitarias en Ayamonte, San lúcar de Guadiana é Isla Cristina, y determinando las reglas á que deben atenerse para el servicio. - 4 Octubre 1899.

Las circunstancias especiales en que han de funcionar las Inspecciones sanitarias creadas en Ayamonte, Isla Cristina y Sanlúcar del Guadiana para hacer compatibles los gravísimos intereses de la salud pública con los muy cuantiosos industriales proprios de

aquella comarca de la provincia de Huelva, y con los naturales de la vida de relación social ordinaria, obligan á este Ministerio á dar disposiciones especiales, ya que no puedan regirse exclusivamente aquellas Inspecciones ni por las leyes referentes á las Direcciones de Sanidad maritima, ni por las disposiciones referentes á las Inspecciones sanitarias terrestres que hay organizadas en los restantes puntos de la frontera hispano-lusitana.

En su virtud, y para evitar que sin una justificación sanitaria bien entendida y sin beneficios reales para la Nación se produzan daños importantes, cuando no una verdadera ruina en fuentes de vida local, que deben merecer el respecto y en lo posible la protección de todo Gobierno previsor, el cual ha de procurar siempre con cuidado evitar causas de miseria en las comarcas industriosas y mercantiles, y para evitar asimismo que por una improcedente y apasionada aplicación de las leyes sanitarias vigentes, promulgadas para producir el bien y no para engendrar el mal, se perturben desatentadamente relaciones sociales hoy en absoluto acreedoras al respecto;

EL REI (Q. D. G.), y en su nombre la REINA REGENTE del Reino, ha tenido á bien disponer lo seguiente:

1.° Se crea en Ayamonte una Inspección fluvial, equivalente á las Inspecciones sanitarias terrestres de Badajoz, Fregeneda, Fuentes de Oñoro, Valencia de Alcantara y Túy, la cual instalará sus servicios de inspección y desinfección en lugar y forma adcuados en la ciudad ó sus inmediaciones, determinados por el Inspector sanitario de acuerdo con las Autoridades locales correspondientes.

Esta Inspección estará dotada del material y personal necesario, y desempeñará sus mismos servicios, haciendo las veces de puente internacional las barcas autorizadas para este objeto.

2.° Se crea una Subinspección sanitaria fluvial de segundo orden en Sanlúcar del Guadiana, dotada del personal correspondiente, la cual funcionará bajo la vigilancia y de acuerdo con la de Ayamonte, serviendose de barcas á propósito para el cruce de viajeros de una á otra orilla, y dando paso á todas aquellas materias de comercio que permitan sus medios de desinfección ó auctoricen las Reales órdenes publicadas para el servicio de las Inspecciones de su misma clase en la frontera hispano-portuguesa.

3.° Se crea en Isla Cristina una subinspección municipal con el exclusivo fin de vigilar el servicio de las barcas y tripulantes que se aplican à la provisión de sardinas y demás pescado [...]

En caso de que se presentara la peste [bubónica] en el Algarbe, las Inspecciones cuidarán de acentuar las previsiones de rigor en proporción a lo que exijan los peligros del contagio.

De Real orden lo digo á V. S. para su cumplimiento.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 4 de Octubre de 1899. - E. Dato. - Sr. Gobernador civil de Huelva.

Doc. n.º 50

1901.06.08 - Mértola

AHM, *Codigo de posturas municipaes*, Cx. A.B. 3/2, fl. 38v-44v.

Regulamento das Barcas de passagem.

Accórdam em vereação:

No uso da faculdade que lhe é conferida pela lei de 29 de maio de 1843 e em o n.º 20 do art.º 51.º do codigo administrativo, resolvem o seguinte:

1.º

É approvado o presente regulamento das barcas de passagem estabelecidas em diversos pontos do rio Guadiana dentro dos limites do concelho de Mertola

2.º

Fica revogado o regulamento anterior.

3.º

O presente regulamento começará a vigorar oito dias depois da sua publicação por editaes em todas as freguesias do concelho.

Mertola, paços do concelho, em sessão de 8 de Junho de 1901. Eu João Manuel da Costa, secretário da Camara a subscrevi.

O Presidente

Fabricio de Campos Pessanha

(...)

[*lugar das assinaturas*]

Regulamento

das barcas de passagem

Artigo 1.º

Continuará a camara Municipal deste concelho de Mertola a ter, nos termos da lei de 29 de maio de 1843 - Barcas de passagem - no rio Guadiana e nos seguintes pontos:

1.º Nesta villa, sendo os seus limites, desde os Canaes até ao sitio da Arcia Gorda.

2.º Na Penha d' Aguia, sendo os seus limite da Arcia Gorda, onde terminam os da antecedente barca, até à Cabra Assada.

3.º No Pomarão, sendo os seus limites da Cabra Assada, onde terminam os da antecendente barca até à Ribeira de Chanças.

§ unico - O porto de desembarque para o lado de Cambas é o do costume, e o de embarque o Portinho das Negras.

Artigo 2.º

O serviço das barcas começará sempre ao nascer do sol e findará:

a) Às 7 horas da noite nos mezes de Novembro, Dezembro, Janeiro e Fevereiro.

b) Às 8 horas da noite nos mezes de Maio, Abril, Setembro e Outubro.

c) Às 9 horas da noite nos mezes de Maio, Junho, Junho [sic] e Agosto.

§ unico - Ainda fóra das horas marcadas n'este artigo, não podem os barqueiros recusar-se a acudir ao chamamento de qualquer pessoa, mas a retribuição pelo serviço que prestarem será motivo de ajuste, não podendo nunca exceder o triplo das taxas respectivas.

Artigo 3.º

As barcas são destinadas à passagem de pessoas, materiaes, cereaes, gados, e outros objectos susceptiveis de nellas serem conduzidos.

§ unico - Quando n'uma barca se transportar gados ou cavalgaduras, não será permittido ir n'ella pessoa alguma, alem dos donos, conductores ou guardas desses gados ou cavalgaduras.

Artigo 4.º

Todos os individuos que atravessarem o Guadiana dentro dos limites designados no art.º 1.º para as barcas de passagem, são obrigados a servir-se destas para transporte seu, de seus gados, artigos e objectos, salvo se, querendo passar n'outros barcos, pagarem á camara ou ao arrematante, as taxas correspondentes.

§ 1.° Exceptuam-se da disposição deste artigo:

a) Os empregados no serviço da fiscalização externo das Alfandegas quando forem em serviço, porque poderão passar nos barcos da Alfandega e só n'estes.

b) Os trabalhadores empregados nas estradas e obras publicas que poderão realisar a passagem nas barcas das obras públicas, como foi declarado nas Portarias de 10 de Março de 1858 e 20 de Junho de 1859.

c) As pessoas que tiverem barcas suas e quizerem passar n'ellas com suas familias ou gados, porque podem faze-lo sem pagar direito algum. Comprehende-se na palavra familia os obreiros, domésticos e criados de lavoura.

§ 2.° Terão passagem gratuita nas barcas:

a) Os militares em serviço.

b) Os correios do governo com as respectivas bagagens.

c) Os empregados no serviço de fiscalisação externa das Alfandegas, quando forem em serviço.

§ 3.° A passagem do parocho, seu coadjuntor ou outro sacerdote, e do pessoal da egreja que os acompanharem, quando vão com o Sagrado Viático é obrigatoria e gratuita a todas as horas do dia e da noite e preferivel a todo e qualquer outro serviço.

§ 4.° A isenção concedida na alinea c) aos empregados da fiscalização externa das alfandegas, não prejudica, porem, o direito das camaras ou dos arrematantes a cobrar a impôrtancia que lhes fôr devida pela passagem delles, porque o art.° 8.°. § unico das instruções de 5 de abril de 1865, manda que lhes seja paga a passagem, pela verba das pessoas eventuaes das alfândegas.

Artigo 5.°

O pagamento da passagem das barcas será regulado pelas tabelas n.° 1 e 3 que deste regulamento fazem parte, e respectivas observações.

Artigo 6.°

Os lavradores do concelho que forem obrigados a passagens frequentes com obreiros e gados seus, para a cultura das terras adjacentes aos rios, podem avençar-se com as camaras ou com os arrematantes das barcas conforme, forem estes ou aquellas que tenham a seu cargo esse serviço.

§ unico - Não chegando a accordo, e não podendo, portanto, fazer-se a avença, não serão, em caso algum, obrigados a pagar pela sua passagem e pela dos seus obreiros e gados, mais de metade das taxas estabelecidas nas respectivas tabellas.

Artigo 7.º

Os particulares que utilisarem o serviço das barcas de passagem teem direito a exigir o pontual e rigoroso cumprimento deste regulamento. Para este fim dirigirão as suas reclamações á camara, que tomará as providencias necessarias para que as faltas não se repitam.

Artigo 8.º

A camara poderá estabelecer o serviço de passagem nas barcas fazendo-o por conta própria ou por arrematação, e terá o número de embarcações que as necessidades publicas exigirem.

§ 1.º A arrematação o rendimento das passagens nas barcas será feita por annos civis, e em hasta pública, precedendo annuncios com vinte dias de antecipação pelo menos.

§ 2.º O pagamento das rendas será feito em quatro prestações que serão pagas:

a) A primeiro no dia 1.º de Abril

b) A segunda no 1.º de Junho

c) A terceira no 1.º d'Outubro

d) A quarta no dia 31 de Dezembro.

§ 3.º Se o arrematante não pagar as prestações nos prasos designados no § antecedente, será immediatamente intimado o fiador para as pagar dentro de oito dias contados da intimação, sob pena de contra elle e contra o arrematante, se proceder nos termos legaes, e de se conciderarem vencidas as restantes prestações.

Artigo 9.º

O arrematante dará fiador idoneo, tanto para a garantia do pagamento da renda como para se responsabilisar pelas obrigações impostas no presente regulamento, ou nas condições do contracto.

§ unico - A fiança será dada em dinheiro ou em propriedade, devendo n'este caso ser registada a hypotheca com despezas á custa do arrematante.

Artigo 10.º

Arrematado o rendimento das barcas, serão estas entregues, com seus pertences ao arrematante, por inventario feito em duplicado, ficando um em poder do arrematante, no qual elle passará recibo, e o outro no archivo da camara.

§ unico - O arrematante será obrigado a entregar as barcas e seus pertences, tudo em bom estado, á camara.

Artigo 11.º

O arrematante poderá , ouvida previamemte a camara, e se esta nisso concordar, sublocar o arrendamento em uma ou mais pessoas, ficando em todo o caso elle e o seu fiador responsaveis pelo cumprimento das condições do contracto e pagamento da renda.

Artigo 12.º

Os arrematantes poderão, como a camara pode, usando do direito que pelo respectivo contracto lhes forem conferidos, fazer retirar qualquer barca que os particulares estabelecerem sobre algum ponto do rio em concordância com as barcas municipaes, assim como poderá haver delles a competente indemnisação das perdas e damnos que com isso lhes houver causado.

Artigo 13.º

Os arrematantes serão obrigados a ter nas barcas o pessoal sufficiente e habilitado para esse serviço e á camara compete julgar da competencia e habilitações desse pessoal, bem como do seu numero.

Artigo 14.º

Os amanhos, concertos, reparos, benfeitorias e alcatroações das barcas, serão feitos à custa da camara, por sua deliberação, podendo contudo o arrematante fazer sobre isso as propostas que julgar convenientes.

§ 1.º Os pequenos concertos, compra e concerto de remos, serão feitos á custa dos arrematantes.

§ 2.º Os estragos e avarias causadas nas barcas por negligencia ou proposito das pessoas a cujo cargo estiver o serviço d'ellas, serão reparados ou pagos pelo arrematante.

§ 3.º Quando o valor dos estragos ou avarias de que trata o § antecedente tenha de ser avaliado para se conhecer qual a sua importância, proceder-se-ha á nomeação de louvados ou peritos, pela forma estabelecida no art.º 17.º, §§ 2.º e 3.º.

Artigo 15.º

Os barqueiros que levarem mais do que as taxas fixadas nas tabelas que deste regulamento fazem parte, serão obrigados a restituir, em dobro, as importâncias que a mais levarem, e serão despedidos immediatamente, para nunca mais poderem servir nas barcas, no caso de reincidencia.

§ unico - O arrematante ou seus sublocatarios ficam obrigados a despedir inmediatamente, e a não mais os admitirem no serviço das barcas, os barqueiros que transgredirem este artigo, e responderão pela restituição a que o mesmo artigo se refere.

Artigo 16.º

Os barqueiros são obrigados:

a) A acudir promptamente ao chamamento de qualquer pessoa que precise de barca para passar.

b) A tratar delicadamente as pessoas que conduzirem na barca.

c) A não proferir palavras obscenas ou praticar actos offensivos da moral publica, dentro da barca.

d) A não parar no meio do caminho, salvo um caso de força maior que os impeça de fazer avançar a barca.

e) A não metter nas barcas, juntamente com os passageiros, quaesquer objectos ou generos nauseabundos, repugnantes á vista ou ao contacto.

f) A prevenir a camara ou os arrematantes, de qualquer avaria que as barcas tenham, para serem promptamente reparadas, por quem tiver obrigação de fazer os reparos.

§ unico - A transgressão de qualquer das disposições d'este artigo obriga os arrematantes a reprehenderem severamente os barqueiros, e reincidindo estes são inmediatamente despedidos dos serviços das barcas para não mais poderem servir n'ellas, sem prejuizo da responsabilidade criminal em que os barqueiros porventura incorram.

Artigo 17.º

Quando hajam queixas comprovadas contra o mau serviço dos barqueiros a camara advirtirá o arrematante das faltas e arguições que justificadamente lhes sejam feitas, para que as corrija.

§ 1.º Se o arrematante não fizer caso da advertência ou, fazendo, as faltas dos barqueiros se repetirem sem que o arrematante os dispeça, considerar-se-ha rescindido o contracto de arrematação das barcas, sem mais formalidades, ficando o arrematante obrigado a indemnizar o municipio do prejuizo que a rescisão do contracto causar.

§ 2.º Esse prejuizo liquidar-se-ha por meio de avaliação feita por três peritos, um nomeado pela camara, outro pelo arrematante, e o terceiro de accordo entre este e a camara, o qual servirá de desempate.

§ 3.º Não chegando a camara a accordo com o arrematante para a nomeação do terceiro perito, será este tirado à sorte dentre os maiores dez contribuintes da contribuição predial deste concelho e nelle residentes.

Artigo 18.º

Alem das disposições consignadas neste regulamento, ficam mais os barqueiros arrematantes e seus fiadores obrigados ao exacto e fiel cumprimento das posturas municipaes que ao serviço das barcas disserem respeito.

Artigo 19.º

Os arrematantes serão responsaveis pelas faltas que os barqueiros commeterem no serviço de passagem das barcas, pela indemnisação dos prejuizos que elles causarem à camara ou a terceiras pessoas, e pelo pagamento das multas em que elles incorrerem.

Artigo 20.º

No caso dos arrematantes deixarem de cumprir as disposições dos respectivos contractos deste regulamento, serão por elles responsaveis, solidariamente, os seus fiadores.

Disposições transitorias.

Artigo 21.º

As disposições deste regulamento não se tornarão executorias emquanto durar o actual contracto de arrendamento das barcas.

Artigo 22.º

Ficam revogados os regulamentos anteriores sobre serviços de barcas de passagem.

Tabellas que deste regulamento fazem parte e ás quaes se refere o artigo 5.º

Tabela n.º 1 Applicavel ás barcas da villa

		Taxas	
n.º d'ordem	Designação do serviço	de ida e volta	de ida ou volta
1	Por cada pessoa	.010	.005
2	Por cada pessoa com uma cavalgadura maior.	.080	.040
3	Por cada cavalgadura maior a mais.	.080	.040
4	Por cada pessoa com uma cavalgadura menor	.050	.025
5	Por cada cavalgadura menor a mais.	.050	.025
6	Por cada cabeça de gado vaccum.	.080	.040
7	Por cada porco ou cabeça de gado miudo de qualquer es-pecie.	.006	.003

Tabella n.º 2 Applicavel ás barcas do Pomarão e da Penha d'Aguia.

n.º d'ordem	Designação do serviço	Taxas	
		de ida e volta	de ida ou volta
1	Por cada pessoa	.030	.015
2	Por cada pessoa com uma cavalgadura maior ou cabeça de gado vaccum	.120	.060
3	Por cada cabeça de gado vaccum ou cavalgadura a mais	.120	.060
4	Por cada pessoa com uma cavalgadura menor	.080	.040
5	Por cada cavalgadura a mais	.080	.040
6	Por cada porco ou cabeça de gado miudo	.004	.002

Tabella n.º 3 Applicavel a todas as barcas

n.º d'ordem	Designação do serviço	Taxas	
		de ida e volta	de ida ou volta
1	Sal	(?)	(?)
2 3 4 5 6	Cereaes * Farinha * Farellos * Legumes * Quaesquer outros generos *	.020	.010
7	Peles, por cada costal	.040	.020
8	Cera, por cada costal	.040	.020
9	Quaesquer outros generos que possam ser encostalados, por cada costal	.040	.020
10	Palha, por cada golpelha ou rede	.020	.010
11	Carros de bois ou cavalgadu-ras, por cada um	.240	.120
12	Por cada volume de generos não especificados n'esta ta-bella, que pesar até 60 kilos	.010	.005
13	Excedendo aquelle peso e até 100 kilos	.020	.010

* Por cada sacco de 5 alqueires ou litros correspondentes.

Observações

1.ª Para a contagem das cabeças de gado ou cavalgaduras a que se referem as tabellas n.º 1 e 2, não serão levadas em conta as crias que ainda mamarem, cuja passagem, feita juntamente com a das mães, será gratuita.

2.ª Quando as saccas a que se refere a tabella n.º 3 forem conduzidas em cima de cavalgaduras que vão nas barcas, nada pagarão.

3.ª As taxas a que se referem as tabellas n.º 1 - 2 - e 3 só vigorarão quando o rio estiver no seu estado natural, porque levando elle agua que chegue a tapar o penedo grande pagar-se-ha na barca da villa mais uma terça parte, e chegando a tapar a denominada ponte branca sendo as taxas pagas em dobro. Nas outras barcas, quando o rio tenha subido dois metros, accrescerão ás taxas mais uma terça parte, e tendo subido quatro metros pagar-se-hão taxas dobradas.

Mertola, paços do concelho em sessão de 8 de Junho de 1901.

o presidente
Fabricio de Campos Pessanha
o vice presidente

os vereadores
António da Silva Fernandes
António Eugénio Romana
João Rodrigues Palma
Damião José Teles
José da Paz Raposo

Doc. n.º 51

1902.12.06 - Mértola

A Câmara Municipal de Mértola solicita junto do Rei a prorrogação do contrato existente com a Empresa de Navegação do Guadiana.

AHM, *Actas...*, Cx.A.B. 1/30, fl. 157v-158.

Senhor.

Um dos raros beneficios de pública utilidade, de que gosa este concelho, é a carreira de navegação do Guadiana.

Vem longe a sua existência, e seria um desastre a sua extinção, para este e os mais concelhos marginaes d'aquelle rio.

A permuta dos productos d'esses concelhos, o abastecimento de artigos necessários à alimentação de seus habitantes, a facilidade de procurar com pequeno despendio o uso dos banhos de mar, a brevidade no [?] do serviço postal, o cumprimento fácil dos diversos serviços, forenses e administrativos; todas estas vantagens, e ainda outras que no conjuncto completam o bem estar dos povos, tudo sofreria profundamente com a terminação das carreiras. Comprehende-se bem que a sua falta obrigaria a retrogadar para antigos processos de vida [?] hoje em que estão creados, e são seguidos outros, mais promptos de menos risco, de mais seguro resultado.

Com o fim de evitar esse desolador retrocesso, esta Camara expõe ante Vossa Magestade a fundada justiça dos povos que representa e mui respeitosamente pede que Vossa Magestade haja por bem ordenar que seja prorogado o contracto existente com a Empreza de Navegação do Guadiana. Assim se manteriam as carreiras, elemento indispensável ao actual regimen de vida dos povos deste concelho, dos d'Alcoutim, Castro Marim e Villa Real de Santo António, com cuja causa somos nesta parte solidários. Deus guarde por muitos annos a preciosa vida de Vossa Magestade. Mértola e Camara Municipal, 6 de Dezembro de 1902.

Doc. n.º 52

1903.03.05 - Ayamonte

Concurso público para pilotos da barra e rio Guadiana.

Boletín Oficial de la Província de Huelva, Huelva, 51, 10 de Março de 1903, p. 3.

Don José Cervera y Rojas, teniente de Navíos de primera clase de la Armada, Ayudante de Marina de este distrito y Capitan de su Puerto.

Hago saber: Que habiendo acordado por la Junta competente aumentar con seis plazas el número de prácticos de este Puerto para el servicio de la barra y río Guadiana, se anuncia por medio del presente y por el termino de un mes á contar de esta fecha, para que los indivíduos que se consideren con derechos á ocuparlas promoevan solicitud dentro de dicho plazo siempre que reunan los requisitos que prefija la R. O. de 11 de Marzo de 1886.

Ayamonte, 5 de Marzo de 1903. - José Cervera.

Doc. n.º 53

1903.05.15 - Mértola

ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 93 do 2.º Ofício*, fl. 6v-10v.

(*fl. 6v*) Escriptura de arrendamento do direito a cinco partes de dose nas moendas e pesqueiras das azenhas e dos canáes, pelo tempo de cinco annos, e pela renda annual de tresentos trinta e tres mil tresentos e trinta reis . . . . .333 e 330.

Saibam quantos esta escriptura de arrendamento e fiança virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil novecentos e tres, aos quinze dias do mez de Maio, n'esta Villa de Mertola, no meu Cartorio na rua Larga do Carmo, sendo eu Antonio Manuel Affonso, notario n'esta comarca, estava (*fl. 7*), aqui perante mim e as testemunhas idoneas adiante nomeadas e assignadas compareceram pessoalmente de uma parte, o senhor André Blanco Gomes, solteiro, de maior idade, proprietario e morador n'esta Villa, por si e como procurador de sua mãe a senhora Dona Thereza Martins Peres Blanco Gomes, viuva, proprietaria, de maior de idade e de sua irmã e cunhado Dona Maria das Dores Blanco Gomes Garcia e Doutor Francisco Pulido Garcia, proprietarios, maiores, residentes em Beja, o que mostrou pela procuração passada em forma legal que n'este acto me apresentou e que fica em meu poder e cartorio archivada nos termos da lei, e para ser transcripta nos traslados e certidões que d'esta forem pedidos, - d'outra parte, Antonio Mestre da Costa, casado, de maior idade, commerciante e morador n'esta Villa, e d'outra parte - Antonio da Silva Fernandes, solteiro, de maior idade, proprietario e commerciante e tambem morador n'esta alludida Villa; todos pessoalmente de mim notario meus conhecidos

bem como das testemunhas, que, d'estas e aquelles serem os proprios dou minha fé. E pelo primeiro outorgante o dito senhor André Blanco (*fl. 7v*) Gomes foi dito na minha presença e das alludidas testemunhas: Que elle sua mãe, irmã e cunhado seus constituintes, são senhores e possuidores do direito que teem a cinco partes de doze nas propriedades seguintes: - Uma fasenda denominada "Moendas e pesqueiras das Azenhas" situada no rio Guadiana proximidades d'esta Villa, que consta de cinco aferidas, duas casas pertencentes ás mesmas moendas - uma situada no lado áquem e outra do lado álem do mesmo rio Guadianna com todos os mais pertences e accessorios. E uma fazenda denominada "Moendas e pesqueiras dos Canáes" situada tambem no rio Guadianna d'esta freguezia que consta de trez aferidos e duas pesqueiras, casas, cavalariça, forno e todos os mais pertences e accessorios pertencentes á fazenda. Estas duas propriedades acham-se descriptas na conservatoria d'este concelho e comarca: a primeira - Azenhas - no livro - B - setimo, sob o numero novecentos e trese a folhas quarenta e tres verso e a segunda - Canáiz - no mesmo livro - B - setimo sob o numero novecentos (*fl. 8*) e quatorse a folhas quarenta e quatro. - Que as cinco partes de dose que em cada uma das moendas e pesqueiras e seus accessorios das azenhas e canáis que ficam n'esta descriptos e pertencentes a elle primeiro outorgante e seus constituintes, acham-se pro-indevisas com as outras partes pertencentes a diferentes. Que pela presente escriptura elle primeiro outorgante e seus constituintes mãe, irmã e cunhado, senhorios das cinco partes de doze que lhes pertencem em cada uma das fasendas e seus assessorios "Azenhas" "Canáes" e pesqueiras, os dão de arrendamento ao segundo outorgante Antonio Mestre da Costa, pelo tempo de cinco annos, começando o arrendamento a contar-se desde o dia primeiro de mez de Janeiro d'este anno de mil novecentos e tres, e findando no dia trinta e um do mez de Dezembro do anno de mil nove centos e sete, ficando o segundo outorgante rendeiro obrigado ás seguintes condições: - Primeira - A pagar das cinco partes de doze aos senhorios André Blanco Gomes, Dona Thereza Martins Peres Blanco Gomes, Dona Maria das Dores Blanco Gomes Garcia e esposo Doutor Francisco Pulido Garcia, a renda annual de tresentos (*fl. 8v*) trinta e tres mil tresentos e trinta reis em moeda corrente no reino n'esta Villa de Mertola, tendo logar o primeiro pagamento no dia trinta e um do mez de Dezembro d'este anno de mil novecentos e tres; o segundo no dia trinta e um do mez de Dezembro do anno de mil novecentos e quatro; o terceiro no dia trinta e um do mez de Dezembro do anno de mil novecentos e cinco; o quarto no dia trinta e um do mez de Dezembro do anno de mil novecentos e seis, e o quinto no dia trinta e um do mez de Dezembro do anno de mil novecentos e sete. - Segunda - Que o segundo outorgante rendeiro fica com direito a todos

os lucros das cinco partes de doze que a elles senhorios lhes pertencem nas moendas, pesqueiras casas, e seus accessorios que estas cinco partes de dose possam ter, ficando este com tudo obrigado a todas as despezas que se tenham de faser durante o tempo do arrendamento com as fazendas "Azenhas" "Canáes" e pesqueiras na parte que possa pertencer ás cinco partes de doze não entrando n'estas despezas as móz necessarias a que elle primeiro outorgante e seus constituintes tambem teem direito pois estas ficam por conta d'elle primeiro (*fl. 9*) outorgante e seus constituintes. - Terceira - Que as cinco partes de dose nos barcos ou lanchas existentes ao serviço das moendas - "Azenhas e canáes" a que teem direito o primeiro outorgante e seus constituintes, ficam alli por conta do rendeiro, com a obrigação d'este, durante o tempo do arrendamento, faser os concertos necessarios e á sua custa entregando o direito que elle outorgante e seus constituintes teem nos barcos ou lanchas no mesmo estado em que as recebem. - Quarta - Que os rendeiros, digo, que o rendeiro fica obrigado a bem tratar as propriedades aqui mencionadas de modo que ellas sirvam para o uso a que são destinadas pelo que diz respeito ao direito que elle primeiro outorgante e seus constituintes teem ás cinco partes de doze não podendo estes soblocal'as ou por outra qualquer forma cedel'as com ordem por escripto d'elles senhorios. - Quinta - Que o rendeiro segundo outorgante poderá ser despedido antes de findar o arrendamento deixando de cumprir as condições que n'esta ficam exaradas, e não poderá de modo algum eximir-se do pagamento das rendas quer por cheias do Guadianna que impessam o funcionamento das moendas quer (*fl. 9v*) por outro qualquer motivo, salvo as grandes represas nos açudes das fasendas, abbobodas e casas pois estas despezas ficam por conta d'elles senhorios na parte que lhes pertença, entregando o segundo outorgante, findo o arrendamento, aos senhorios o direito que teem ás cinco partes de doze no mesmo estado em que as receberam, obrigando-se elle primeiro outorgante, por si e em nome dos seus constituintes a faser este arrendamento bom e valido. - Pelo segundo outorgante rendeiro egualmente foi dito na minha presença e das testemunhas: - Que elle acceita o presente arrendamento com todas as clausulas e condições que n'esta ficam exaradas, obrigando-se ao fiel cumprimento d'este contracto. - Pelo terceiro outorgante Antonio da Silva Fernandes egualmente foi dito na minha presença e das supracitadas testemunhas: - Que elle fica por fiador e principal pagador do segundo outorgante rendeiro Antonio Mestre da Costa, responsabilisando-se do pagamento das rendas na falta do rendeiro, para o que obriga sua pessôa e bens. - Pelo primeiro outorgante ainda foi dito na minha (*fl. 10*) presença e das testemunhas: Que elle por si e em nome dos seus constituintes acceita esta fiança nos termos

que n'esta ficam expostos. Vão colladas e devidamente inutilizadas doze estampilhas fizcaes de valor total de dois mil setecentos reis correspondentes ao respectivo imposto, sendo: uma da taxa de dois mil e quinhentos reis e outra das de dusentos reis relativo a mil reis d'outra escriptura e mil setecentos reis do arrendamento.

Assim o disseram e mutuamente outorgaram e acceitaram sendo a tudo testemunhas presentes José Julio da Silva Rôxo, casado, secretario da Administração do concelho, e Antonio Diogo, solteiro, official de diligencias da mesma administração do concelho, ambos de maior idade, cidadãos portogueses e moradores n'esta Villa, que vão assignar com os outorgantes depois que esta lhes foi lida em voz alta por mim Antonio Manuel Affonso notario n'esta Comarca que a escrevi e assigno em publico e razo. Declara-se que o sello do arrendamento comprehende tambem o *(fl. 10v)* contracto de arrendamento. E eu Antonio Manuel Affonso notario que a escrevi e assigno em publico e razo.

* Por mim por minha mãe irmã e cunhado, como procurador, André Blanco Gomes

(Assinaturas)

Antonio Mestre da Costa

Antonio da Silva Fernandes

Jose Julio da Silva Roxo

Antonio Diogo

Em testemunho A.M.A. de verdade

O notario - Antonio Manuel Affonso

(lugar dos selos)

Doc. n.º 54

1903.07.02 - Faro

O Distrito de Faro, Faro, 2 de Julho de 1903, p. 3.

* Tipo de letra diferente, escrita pela mão de André Blanco Gomes.

Navegação a vapor entre Lisboa e o Algarve

Em sessão de 6 de junho ultimo, a camara municipal de Albufeira deliberou representar ao governo, pedindo que no futuro contrato se inclua a obrigação dos vapores tocarem no porto de Albufeira.

———

Em seguida, pulicamos a representação que a meza do compromisso maritimo de Olhão e muitos negociantes, donos, mestres e tripulantes de embarcações de cabotagem d'aquelle porto dirigiram a el-rei, pelo ministerio da marinha, contra a elevação do subsidio á empresa com a qual possa vir a ser contratada a navegação a vapor entre Lisboa e o Algarve. É a seguinte:

«SENHOR : - Aberto á circulação o ramal de prolongamento da linha ferrea de Faro a Villa Nova de Portimão, mandou o governo de vossa magestade - e mandou muito bem - suspender, nos termos do respectivo contracto, o subsidio annual de 14:000$000 réis á empresa de navegação a vapor entre Lisboa e os portos da provincia do Algarve.

Posteriormente a isto, por occasião de ser discutido na camara dos senhores deputados o orçamento do ministerio dos negocios da marinha, foi aquelle subsidio consignado no mesmo orçamento, por indicação e a instancias dos deputados d'esta provincia.

Constando, porem, agora, que vae ser aberto concurso para adjudicação, não daquelle subsidio, mas do de 22:000$000 réis, á empresa que estabelecer carreiras regulares de vapor entre os referidos portos, ante vossa magestade respeitosamente vêm os abaixo assignados - negociantes, donos, mestres e tripulantes de embarcações de vela empregados no serviço de cabutagem, e, bem assim, a meza do compromisso maritimo d'esta villa - representar contra a elevação do alludido subsidio, pois que, facultando ella á empresa a reducção nos preços dos fretes, será um golpe fatal dado em todo o pessoal e material empregado no commercio de cabotagem.

De antemão era sabido que, concluida a linha ferrea até Portimão, a carreira de navegação a vapor havia de acabar, por falta de subsidio.

N'essa supposição, como ha carregamentos - taes como os de farinhas, figos e outros - que não podem ser transportados pela linha ferrea, por causa das tarifas; e sim pela

via maritima , em que as despezas são mais reduzidas, muitos individuos, já ha tempo, uns, e mais recentemente outros, fizeram e estão fazendo acquisição de embarcações apropriadas para o commercio de cabotagem em que se empreguem muitos centenares de individuos de toda a provincia.

Ora, sendo adjudicada a qualquer empresa a navegação por vapor com o subsidio annual de 22:000$000 réis - facultando-se lhe assim o poder reduzir os preços dos fretes -, é indubitavel que isso hade constituir um golpe de morte na navegação de cabotagem, por não poder competir com essa empresa, ficando assim desempregado e sem collocação todo aquelle grande pessoal e quasi inutilisado e improductivo todo o importante material adquirido.

E', portanto, contra tal elevação de subsidio - que é de palpitante desvantagem para os interesses das classes maritima e commercial d'esta villa, em especial -, que os abaixo assignados vêm respeitosamente representar a vossa magestade, certos de que hãode obter a devida jusiça. - E. R. M. - Olhão, 10 de junho de 1903. (seguem as assignaturas).»

O Correio da noite, de sábbado, inseriu, com leviana precipitação, a seguinte local :

«A NAVEGAÇÃO PARA O ALGARVE. - A instancias do nosso prezado correligionario Frederico Ramirez, foi approvado, nas duas casas do parlamento, um subsidio de 14 contos para a navegação a vapor do Algarve e Guadiana, mas até hoje não foram abertos os concursos e determinado o prazo para o seu começo.

Com o esquecimento, a que parece ter sido votada tão importante medida, estão sendo prejudicadas as populações algarvias, e bom seria dar immediata solução a este assumpto, de quem advêm vantagens de grande alcance para todo o sul do paiz.»

Respondeu-lhe triumphantemente o *Popular*, no dia seguinte :

«O *Correio da noite* queixa-se de não ter sido ainda aberto concurso para a navegação entre Lisboa e o Algarve. Como havia de o ser, se só hoje foi sanccionada a lei de receita e despeza com a auctorisação para aquelle fim necessaria.»

Doc. n.º 55

1904.01.13 - Lisboa

Contrato entre o Governo e a firma comercial "Viúva Macieira & Filhos", para o serviço de navegação a vapor entre Lisboa e os portos do Algarve e entre Mértola e Vila Real de Santo António.

Boletim Official da Direcção Geral das Alfandegas e Contribuições Indirectas, Lisboa, 2, 1904, p. 244-258.

Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, 1904, p. 6-10.

MINISTÉRIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR

Secretaria Geral

Aos 13 dias do mês de janeiro de 1904, nesta Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, e gabinete do Ex.mo Sr. Conselheiro Manoel Raphael Gorjão, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, compareci eu, o Conselheiro Francisco Felisberto Dias Costa, Secretario Geral d'este Ministerio, e estando presentes de uma parte o dito Ex.mo Ministro, como primeiro outorgante em nome do Governo de Sua Magestade Fidelissima, e da outra parte, como segundo outorgante, a firma commercial da praça de Lisboa, Viuva Macieira & Filhos, representada por João Arthur Macieira, que nos termos do respectivo contrato social é um dos gerentes da sociedade e como tal autorizado a usar da firma social, como fez certo por documento competente, que fica devidamente archivado nesta Secretaria de Estado, pelos mesmos outorgantes foi dito na minha presença e na das testemunhas abaixo nomeadas, assistindo a este acto o ajudante do procurador geral da Coroa e Fazenda, bacharel Simão de Gusmão Correia Arouca, que concordaram em um contracto para o serviço de navegação a vapor entre Lisboa e os portos do Algarve, com escala por Sines, e entre Mertola e Villa Real de Santo Antonio, com escala por Pomarão e Alcoutim, nos termos e condições seguintes :

1.ª

O adjudicatario obriga-se: em cada mês a duas viagens de ida e volta entre Lisboa e Villa Real de Santo Antonio, com escala por Sines, Lagos, Portimão, Faro, Olhão e Tavira.

No Guadiana, entre Villa Real de Santo Antonio e Mertola e vice-versa, com escala por Pomarão e Alcoutim, carreiras diarias de 1 de julho a 30 de outubro, e em dias alternados de 1 de novembro a 30 de junho.

2.ª

As viagens de ida e volta de Lisboa a Villa Real de Santo Antonio, comprehendendo as demoras nos portos de escala, não excederão oito dias.

3.ª

Os dias de saida de Lisboa serão fixados pelo Governo, de acordo com o adjudicatario.

No Guadiana as horas de partida de Mertola serão fixadas em tabellas mensaes, previamente submettidas á approvação do capitão do porto de Villa Real de Santo Antonio, e ás quaes o adjudicatario dará a maxima publicidade.

4.ª

A demora em cada porto será a indispensavel para o movimento de passageiros e carga.

5.ª

Os vapores fundearão nos ancoradouros interiores dos portos de Faro, Olhão e Villa Real de Santo Antonio e nos outros o mais proximo possivel da terra.

No porto de Lisboa atracarão á muralha para o movimento de passageiros e carga, sempre que o tempo permittir.

6.ª

Os vapores da carreira do Algarve serão de tonelagem bruta não inferior a 250 toneladas de registo.

Terão accommodações, pelo menos, para seis passageiros de 1.ª classe, doze de 2.ª e cincoenta e 3.ª.

Para a navegação do Guadiana haverá um vapor de lotação e accommodações apropriadas para este serviço especial.

7.ª

Os vapores tanto da carreira do Algarve como para a navegação do Guadiana reunirão as condições de velocidade, solidez e commodidade proprias para o serviço a que estão destinados.

Serão examinados e experimentados por peritos nomeados pelo Ministro da Marinha e só começarão o serviço depois de approvados, podendo o Governo durante o prazo do contracto mandar inspeccioná-los sempre que o julgar necessario, sendo o adjudicatario obrigado a cumprir as instrucções que lhe forem dadas em resultado da inspecção.

8.ª

O adjudicatario submetterá á approvação do Governo um regulamento de serviço de bordo, consignando as condições necessarias para garantir a segurança, commodidade e bom tratamento dos passageiros.

Sempre que o Governo o julgar conveniente, poderá nomear um official de marinha, como seu delegado, a fim de percorrer a linha e examinar o modo como o serviço é cumprido. A este official dará o adjudicatario passagem em 1.ª classe.

9.ª

Os vapores serão considerados paquetes para todos os effeitos.

10.ª

O adjucatario, empresa, parceria ou companhia que o mesmo organizar para a exploração do seu contracto terá a sede em Lisboa, e em todos os portos de destino ou escala terá agentes.

11.ª

As tarifas de passageiros e fretes são as designadas nas tabellas annexas a este contracto com a reducção de 20 por cento nos preços das passagens de 1.ª e 2.ª classe na carreira do Guadiana e nos fretes de carga pagos em Lisboa.

Exceptua-se d'esta reducção a farinha, que pagará 140 réis por saca de 75 kilogrammas.

12.ª

O governo gozará do seguinte beneficio nas passagens e carga do Estado :

Carga, 60 por cento; passagens: na carreira do Algarve, 10 por cento; na carreira do Guadiana, 60 por cento.

A percentegem é calculada sobre os preços das respectivas tabellas.

O transporte das malas, encommendas e mais serviços do correio, dos dinheiros do Estado, papel sellado, letras e impressos do Estado é gratuito.

13.ª

O Governo concede ao adjudicatario o subsidio annual de 11:490$000 réis, sendo 8:240$000 réis para a carreira entre Lisboa e os portos do Algarve, com escala por Sines, e 3:250$000 réis para o serviço entre Mertola e Villa Real de Santo Antonio.

O subsidio será liquidado e pago mensalmente.

A apreciação das viagens será feita na capitania do porto de Lisboa á vista dos seguintes documentos:

1.º Certidão das auctoridades maritimas dos portos onde os vapores tocarem, indicando o dia e hora de chegada e de partida e bem assim quaesquer circumstancias que occorrerem;

2.º Diario nautico.

14.ª

A concessão do subsidio não importa o exclusivo de qualquer especie, ficando livre a navegação de vapor entre qualquer dos portos mencionados no contracto, nos termos da legislação em vigor.

15.ª

A duração do contracto será por dez annos, a contar da data da assinatura do mesmo, podendo ser prorogado por mais cinco, quando o adjudicatario tenha cumprido rigorosamente o contrato.

16.ª

O adjudicatario poderá importar livres de direitos os barcos de vapor, caldeiras, boias, amarrações e accessorios necessarios para o serviço que explorar, segundo as

condições do seu contracto, ficando sujeito aos regulamentos e instrucções que o Governo julgar necessarios para fiscalizar o despacho dos objectos acima mencionados.

17.ª

A empresa, parceria ou companhia que o adjudicatario organizar para a exploração do seu contrato será, para todos os effeitos, portuguesa e como tal sujeita ás leis, tribunaes e regulamentos portugueses, não podendo ser admittidos quaesquer privilegios ou immunidades que possam invocar os empregados, tripulantes ou agentes do adjudicatario.

Os estrangeiros interessados na empresa, parceria ou companhia renunciam a todas as suas immunidades e privilegios para o effeito de serem considerados portugueses em todos os actos ou questões que por qualquer modo se refiram á empresa, parceria ou companhia.

18.ª

O adjudicatario fica sujeito ás seguintes multas, salvo os casos de força maior devidamente comprovados :

1.º Não saindo qualquer dos vapores de Lisboa ou de Mertola nos dias fixados, pagará 100$000 réis pelo primeiro dia;

2.º Por cada um dia de demora, alem do dia fixado para a saida, tanto de Lisboa como de Mertola, pagará 45$000 réis;

3.º Por cada dia que exceder nas viagens redondas de ida e volta, pagará 45$000 réis em qualquer das carreiras;

4.º Se qualquer dos vapores deixar de entrar ou tocar nos portos em que é obrigado por este contracto a entrar ou a fazer escala, pagará em cada viagem 45$000 réis.

§ 1.º As multas serão liqidadas no Ministerio da Marinha e Ultramar e pagas por descontos no respectivo subsidio concedido.

§ 2.º O adjudicatario será isento de multas unicamente quando allegar e provar caso de força maior que justifique as faltas.

19.ª

Se o adjudicatario deixar de cumprir as condições do contracto poderá o Governo rescindi-lo por decreto seu, sem dependencia de processo nem intimação previa.

a) Não serão fundamento para rescindir o contracto as faltas de saida nos dias marcados ou demora nas viagens, salvo se se der a repetição d'esses casos ou se o

adjudicatario, intimado para substituir os vapores que fizerem mau serviço, ou para remediar as causas d'aquellas faltas, não houver attendido ás indicações do Governo.

20.ª

As questões que se suscitarem entre o Governo e o adjudicatario, com relação ao cumprimento das condições do contracto, serão decididas por arbitros, nomeados : um pelo Governo, outro pelo adjudicatario, e o terceiro por acordo entre as duas partes e, na falta d'este acordo, pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

a) Se o Governo rescindir o contracto poderá o adjudicatario recorrer, dentro do prazo de quinze dias improrogaveis, a contar da publicação de decreto da rescisão no *Diario do Governo*, para o Supremo Tribunal de Administrativo.

b) A decisão arbitral será sempre definitiva.

21.ª

O deposito de 2:000$000 réis, feito na Caixa Geral de Depositos pelo adjudicatario e posto á ordem do Ministerio da Marinha e Ultramar, é caução d'este contracto.

Approvados os navios pelo Governo poderá ser levantado o deposito, substituindo a caução pela hypotheca sobre os vapores.

Para poder levantar o deposito deverá o adjudicatario provar por certidão, em forma legal, ter feito o registo d'esta hypotheca nas estações competentes.

22.ª

No caso em que algum dos vapores effectivamente empregados nas carreiras de navegação marcadas neste contracto soffra algum sinistro que o impossibilite de navegar, o adjudicatario obriga-se a substitui-lo no prazo de trinta dias por outro de igual lotação, que navegará com bandeira portuguesa.

Se o vapor que o adjudicatario empregar nestas circumstancias não tiver as condições necessarias para satisfazer a todas as clausuras d'este contracto, obriga-se o adjudicatario a apresentar dentro de quatro meses, salvo caso de força maior, outro vapor com bandeira portuguesa, para substituir definitivamente, e nos precisos termos do contracto, o vapor que se houver inutilizado.

23.ª

Em cada vapor haverá um livro para reclamações, numerado e rubricado pelo chefe do departamento maritimo do centro, e no qual os passageiros de 1.ª e 2.ª classe teem o direito de escrever as suas impressões sobre o serviço de bordo.

Á chegada dos vapores a Lisboa o adjudicatario rubricará a ultima pagina escrita d'este livro, entregando no departamento maritimo do centro.

Ao chefe do departamento maritimo do centro cumpre informar superiormente acêrca das reclamações.

Os passageiros de 3.ª classe e tripulantes farão as suas reclamações perante as autoridades maritimas dos portos de escala ou d'aquelles em que desembarquem.

24.ª

O serviço de navegação a vapor entre Lisboa e os portos do Algarve, com escala em Sines, e entre Mertola e Villa Real de Santo Antonio, com escala por Pomarão e Alcoutim, começará a vigorar no dia 1 de junho do corrente anno de 1904, o mais tardar.

Se o adjudicatario não se habilitar conforme o contracto para começar devidamente e no tempo marcado o serviço a que se obriga, perderá para o Estado o deposito de 2:000$000 réis.

E com estas condições e clausuras hão por feito e concluido o dito contracto, ao qual assistiu, como fica declarado, o ajudante do procurador geral da Coroa e Fazenda, bacharel Simão de Gusmão Correia Arouca, sendo testemunhas presentes João Thaumaturgo Junqueira, chefe da 6.ª Repartição da Direcção Geral do Ultramar, e João Arthur de Abreu Mota, amanuense da mesma repartição.

E eu, o Conselheiro Francisco Felisberto Dias Costa, secretario geral do Ministerio, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevi o presente termo de contracto, que assinam commigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lhes ser lido.

Declara-se que fica archivado nesta Secretaria de Estado o conhecimento n.º 28:861, datado de 20 de novembro ultimo, do qual consta ter a segunda outorgante, Viuva Macieira & Filhos, feito na Caixa Geral de Depositos, em 14 do mesmo mês, e á ordem d'este Ministerio, o deposito de 2:000$000 réis, de que tratam as condições 21.ª e 24.ª d'este contracto.

Mais se declara que a firma commercial Viuva Macieira & Filhos pagou na Recebedoria da Receita Eventual, em 31 de dezembro ultimo, pela verba n.° 1:222, a quantia de 58$989 réis de emolumentos e addicionaes devidos por este contracto, como consta da respectiva guia, que fica archivada nesta Secretaria de Estado.

Vae paga por estampilhas a quantia de 2$300 réis de sêllo, sendo 1$000 réis d'este contracto e 1$300 réis do papel em que o mesmo contracto e tabellas annexas foram escritos.

Acham-se colladas e devidamente inutilizadas duas estampilhas de imposto do sêllo, sendo uma da taxa de 2$000 réis e outra da de 300 réis. = *Manoel Raphael Gorjão* = *Viuva Macieira & Filhos* = *João Thaumaturgo Junqueira* = *João Arthur de Abreu Mota* = *Francisco Felisberto Dias Costa.*- Fui presente, *Simão de Gusmão Correia Arouca.*

Tabella do preço das passagens na carreira do Algarve

	Sines			Lagos			Portimão			Faro			Olhão			Tavira			Villa Real de Santo Antonio		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
De ou para Lisboa	2$400	2$100	1$000	3$750	3$250	1$200	3$750	3$250	1$200	4$000	3$500	1$300	4$000	3$500	1$300	4$250	3$750	1$400	4$500	4$000	1$600
				1$900	1$600	$500	1$900	1$600	$500	2$400	1$900	$700	2$400	1$900	$700	2$550	2$150	$900	2$800	2$400	1$100
							$300	$250	$150	$900	$750	$400	$900	$750	$400	1$300	1$125	$650	1$600	1$300	$800
										$900	$750	$400	$900	$750	$400	1$300	1$125	$650	1$600	1$300	$800
																$500	$400	$250	$600	$500	$300
																			$500	$400	$250

Os menores até dois annos, livres; de dois a quatro annos, um quarto de passagem; de quatro a dez annos, meia dita.

Os preços são de cada beliche. Será concedido um beliche a duas crianças que paguem meia passagem cada uma e igualmente um beliche para quatro que paguem um quarto de passagem.

O passageiro que quiser ir só num camarim pagará os outros logares que occupar com abatimento de 20 por cento.

Bagagem livre até 30 kilogrammas; para os passageiros de camara um bahu ou mala, uma chapeleira e um sacco; para os de convés um volume.

N. B. Todas as passagens são sem comida, a qual se fornece aos passageiros que a desejarem pelos preços da tabella de bordo. O excesso de bagagem alem de 30 kilogrammas concedidos, por cada 10 kilogrammas 250 réis.

Tabella do preço das passagens na carreira do Guadiana

	Pomarão			Alcoutim			Villa Real de Santo Antonio		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
De ou para Mertola	$600	$400	$200	$800	$600	$300	1$500	1$000	$500
				$400	$300	$150	1$000	$800	$360
							$800	$600	$300

As crianças de collo, gratis; de dois a dez annos, meia passagem.

É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem; o excesso paga 150 réis por cada 10 kilogrammas.

Nota.— As tarifas de passageiros são as designadas nestas tabellas, com a reducção de 20 por cento nos preços das passagens de 1.ª e 2.ª classe na carreira do Guadiana.

Tabella dos fretes de carga pagos em Lisboa

Aduelas para pipa:		
Cada uma	...	$015
Cada uma em bruto	...	$045
Alcofas:		
Grandes em fardos de cinco duzias	...	$250
Medianas em fardos de cinco duzias	...	$206
Pequenas em fardos de cinco duzias	...	$180
Alfarroba ensaccada, 1 kilogramma	...	$006
Algodão em rama:		
Fardos não imprensados, 1 kilogramma	...	$015
Fardos imprensados	...	$007
Ameixas ou passas:		
Caixas ou barricas	...	$006
Ensaccadas, 1 kilogramma	...	$005
Amendoa:		
Em casca, 1 kilogramma	...	$005
Sem casca, 1 kilogramma	...	$004
Arcos para pipa:		
Cada 100	...	$550
Cada 1:000	...	4$500
Arroz, 1 kilogramma	...	$004
Assucar, 1 kilogramma	...	$004
Atum, cada um	...	$550
Aves:		
Frangos, cada um	...	$020
Gallinhas, cada uma	...	$030
Patos, cada um	...	$030
Perdizes, cada uma	...	$020
Perus, cada um	...	$070
Azeitonas em barris, 1 kilogramma	...	$006
Bacalhau, 1 kilogramma	...	$004
Bagas, linhaça, sabugueiro, etc, 1 kilogramma	...	$006
Balsas em fardos grandes	...	$500
Banha, 1 kilogramma	...	$007
Batata, 1 kilogramma	...	$003
Bois, cada um	...	6$000
Bolacha ou biscoito, 1 kilogramma	...	$007
Cacau, 1 kilogramma	...	$004
Café, 1 kilogramma	...	$004
Cães, cada um	...	$400
Caixas para laranjas:		
Cada atado de dez caixas	...	$400
Cada atado de dez meias caixas	...	$240
Caixas para uvas		
Cada atado de dez caixas	...	$360
Cada atado de dez meias caixas	...	$200
Cantaria:		
Em bruto, 1 decimetro cubico	...	$004
Lavrada, 1 decimetro cubico	...	$005

Carneiro, cada um	...	$600
Cavallos, cada um	...	6$000
Cebolas, cada molho	...	$045
Cereaes, cada litro	...	$003
Chifres, cada cento	...	$500
Chumbo, cobre, zinco e latão, 1 kilogramma	...	$004
Cortiça:		
Em bruto, 1 kilogramma	...	$008
Fabricada por medição, 1 decimetro cubico	...	$003
Coiros sêcos:		
Cada um	...	$090
Cortidos, cada um	...	$055
Dinheiro:		
Em ouro ou prata, quantias superiores a 500$000 réis	...	1/4%
Em ouro e prata, quantias até 500$000 réis	...	1/2%
Em cobre	...	2%
Esparto, 1 kilogramma	...	$004
Farinha, cada sacca de setenta e cinco kilogrammas	...	$150
Ferro em barra, 1 kilogramma	...	$003
Folha de Flandres, cada caixa	...	$200
Guano, 1 kilogramma	...	$004
Jumentos, cada um	...	3$000
Lã:		
Em rama lavada, 1 kilogramma	...	$007
Suja, 1 kilogramma	...	$006
Laranjas, cada caixa francesa	...	$360
Liquido, qualquer qualidade em pipas ou barris, 1 litro	...	$004
Madeira:		
De Flandres, cada tábua	...	$130
De pinho da terra, cada duzia de tábuas	...	$300
Pontas da terra	...	$310
De campeche ou Brasil, 1 kilogramma	...	$004
Manteiga em barris, 1 kilogramma	...	$006
Marfim, 1 kilogramma	...	$011
Oleo, 1 kilogramma	...	$003
Pão, 1 kilogramma	...	$007
Peixe:		
Fresco, pescada, pargos, chernes, uma duzia	...	$400
Fresco, em canastras ou talhas regulares, uma	...	$400
Fresco, em canastras ou talhas pequenas, uma	...	$240
Salgado, em barris, 1 kilogramma	...	$007
Porcos, cada um	...	$900
Salitre em sacos, 1 kilogramma	...	$005
Tejolos, por duzia	...	$100
Vasilhame:		
Pipas, cada uma	...	1$000
Meias pipas	...	$500
Quartos	...	$300
Vassouras, obra de palma, por duzia	...	$020
Vimes, por duzia	...	$135
Vitella, cada uma	...	2$000

Tudo o mais não mencionado nesta tabella pagará por medição 3 réis por decimetro cubico, salvo ajuste especial. O menor volume não pagará menos de 200 réis.

N.B. Os fretes de Lagos e Portimão para Faro, Tavira e Villa Real de Santo António e vice versa serão metade dos preços d'esta tabella, e de qualquer dos mesmos portos para outro immediato será um terço.

As tarifas de fretes são designadas nesta tabella, com a reducção de 20 por cento nos fretes de carga pagos em Lisboa. Exceptua-se a farinha, que pagar á 100 réis por cada saca de 75 kilogrammas.

Manoel Raphael Gorjão = Viuva Macieira & Filhos = João Thaumaturgo Junqueira = João Arthur de Abreu Mota = Franscisco Felisberto Dias Costa. - Fui presente, *Simão de Gusmão Correia Arouca.*

Doc. n.º 56

1904.05.30 - Lisboa

Portaria que autoriza a transferência da carreira de navegação a vapor para o Algarve e o Guadiana da firma "Viúva Macieira & Filhos" para a "Empresa Portuguesa de Navegação para o Algarve e Guadiana".

Boletim Official da Direcção Geral das Alfandegas e Contribuições Indirectas, Lisboa, 3, 1904, p. 373.

Portaria

Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar Direcção Geral da Marinha

3.ª Repartição

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento da firma commercial Viúva Macieira & Filhos, adjudicatária da navegação para o Algarve por contracto celebrado com o Governo em 13 de Janeiro do corrente anno, pedindo para transferir este contracto

para uma parceria denominada Empresa Portuguesa da Navegação para o Algarve e Guadiana: há por bem conceder á referida firma a transferência do seu contracto para a Empresa Portuguesa da Navegação do Algarve e Guadiana ficando esta sujeita ás disposições da legislação vigente e muito especialmente ás do Acto de Navegação de 8 de Julho de 1863 e da legislação que o substituir, e sendo igualmente auctorizada a transferência do depósito feito pela requerente, averbando-se este em nome da referida Empresa Portuguesa da Navegação do Algarve e Guadiana.

Paço, em 30 de maio de 1904 = Manoel Raphael Gorjão.

Doc. n.º 57

1905.08.25 - Lisboa

Regulamento sobre os rios limítrofes entre Portugal e Espanha.

Boletim Official da Administração Geral das Alfandegas, Lisboa, 9, 1905, p. 460-466.

Para conhecimento das auctoridades a quem competir e devidos effeitos, publica-se o annexo I ao tratado de limites celebrado entre Portugal e Hespanha, aos 29 de setembro de 1864.

Regulamento relativo aos rios limitrophes
entre ambas as nações

Em consequencia do que se acha convencionado no artigo 28.º do tratado de limites, celebrado em Lisboa na data de 29 de setembro de 1864, no qual artigo se estabelece que as aguas, cujo curso determina a linha internacional em varios lanços da fronteira, sejam de uso comum para os povos dos dois reinos; e outrosim cumprindo satisfazer ao que no artigo 26.º se dispõe acêrca de um regulamento que d'ora avante ponha cobro aos abusos respectivos á construcção de obras nas orlas dos rios, especialmente nas do Minho e de suas ilhas, já porque se estorva a navegação e se difficulta o uso e aproveitamento commum d'esses rios, já porque se altera o curso das aguas, com simultaneo prejuizo das propriedades particulares situadas nas margens fluviaes e da soberania territorial de um e outro Estado;

Considerando que os rios divisorios, quando por influxo da natureza mudam subita e totalmente a direcção, não alteram o limite das nações, pois que este continua determinado pelo antigo leito; mas não assim quando variam lenta e gradualmente sob a acção do homem, porque então produzem alteração na linha raiana, e exercem damno nos terrenos de dominio privado;

Considerando consequentemente que assim para impedir o desvio artificial do curso dos rios, como para tornar realizavel o uso commum dos mesmos, importa consignar e applicar em tal assumpto os principios reconhecidos do direito das gentes;

Os plenipotenciarios de ambos os Estados, depois de haverem examinado em geral as circumstancias dos rios que dividem os dois paises, e adstrictamente a situação especial do rio Minho, tendo presentes os necessarios documentos e os planos do dito rio na secção d'elle mais susceptivel de excitar contendas; e depois de terem devidamente apreciado as reclamações a tal respeito apresentadas nos ultimos annos por varios proprietarios de ambas as margens, convieram em redigir o regulamento que lhes está incumbido, e que é do teor seguinte:

Art. 1.° Os rios que servem de fronteira internacional entre Portugal e Hespanha, na linha comprehendida no tratado de limites de 1864, sem prejuizo de pertencerem a ambas as nações pela metade das respectivas correntes, serão de uso commum para os povos dos dois paises; e tanto para que estes povos possam convenientemente aproveitar aquelles rios, como para que não haja alteração no limite internacional determinado pelo curso das aguas, ficarão os mesmos rios sujeitos á continua vigilancia das auctoridades das povoações confinantes.

Art. 2.° Em virtude do uso commum sobre os rios limitrophes correspondente aos povos de ambas as nações, poderão estes navegar livremente pelo Minho, Douro e Tejo, na respectiva extensão adequada, bem como pelos outros rios fronteiriços, cujas circumstancias o permittam; devendo porem quer no competente á navegação em si mesma, quer no tocante ao trafego ou commercio que possam exercer, conformar se sempre e em tudo aos pactos que existam entre os dois Governos, e aos regulamentos especiaes vigentes em cada país. Igualmente poderão os habitantes de ambos os territorios passar de um a outro lado com toda a especie de embarcações; e bem assim aproveitar as aguas para todos os usos que lhes convenham, comtanto que em ambos os casos não faltem aos convenios publicos existentes, ou aos costumes auctorizados entre os povos das duas margens, nem alterem na minima cousa as condições dos rios no que respeita ao aproveitamento commum e publico.

Art. 3.° As embarcações que, segundo as disposições do artigo antecedente, navegarem pelo rios limitrophes ou nelles pescarem, estarão sujeitas á jurisdicção do país a que pertencerem, não podendo ser perseguidas pelas auctoridades de um ou de outro Estado, em razão de delictos ou contravenções legaes, senão quando se acharem adherentes á terra firme ou a ilhas submettidas á jurisdicção respectiva. Sem embargo, a fim de prevenir as difficuldades e abusos que poderiam derivar-se de uma erronea applicação d'esta regra, concordou-se em que toda a embarcação que se achar amarrada á margem, ou tão proxima a esta que directamente se possa entrar a seu bordo, se considere como situada em territorio do país a que a referida margem pertencer.

Art. 4.° Como consequencia do convencionado nos anteriores artigos, e a fim de conservar sem difficuldade nem estorvo a navegação e o aproveitamento dos rios, e ao mesmo tempo tão inalteravel quanto possivel o limite designado pelas suas correntes, não será licito construir nos ditos rios, nem nas suas margens ou nas de suas ilhas obras de nenhum genero que prejudiquem a navegação ou alterem o curso das aguas, ou por qualquer modo damnifiquem as condições d'esses rios para o uso commum e publico. Fica portanto, em regra geral, prohibida a construcção de todo o genero de obras, taes como azenhas, moinhos, presas fixas ou moveis, marachões, pesqueiras, canaes, palissadas e quaesquer outras que possam impedir ou deteriorar o que é de publico interesse nos assumptos acima expressos.

Art. 5.° Sempre que algumas das obras mencionadas ou outras de diverso genero, que aos proprietarios particulares de ambas as margens convier construir, sejam exequiveis sem o menor damno para o uso e aproveitamento commum de um e outro país, poderão as respectivas auctoridades conceder para isso licença especial, satisfeitos os requesitos, e mediante os tramites que adiante se designam.

Art. 6.° Quando um subdito de qualquer dos dois Estados considere necessario ou util construir nos rios uma determinada obra, já para defender as suas propriedades contra inundações, já para melhorar os seus interesses ou beneficiar as suas propriedades, sem prejuizo em nenhum caso para o publico, nem para terceiro, deverá, antes de executar trabalho algum, solicitar e obter a licença correspondente. Para este effeito dirigir-se ha por meio de requerimento ao chefe superior da circumscripção administrativa (actualmente governador civil de districto em Portugal, governador civil de provincia em Hespanha), no qual requerimento exporá a sua pretensão e as circumstancias que a justifiquem; devendo juntar um esboço da obra que intentar construir, e bem assim o plano da correspondente

secção do rio, comprehendendo uma e outra cousa o necessario para se puderem apreciar os resultados provaveis da obra projectada.

O governador civil, depois de consultar por informação o administrador de concelho (ou alcaide) a que a povoação pertencer, e de ouvir os technicos e peritos que julgar conveniente, resolverá conformemente a estas informações e pareceres. Sendo que a obra se considere prejudicial, ou no presente ou no futuro, quer para os interesses dos povos marginaes, quer para o uso commum do rio, negará a licença solicitada. Dado pelo contrario, que da obra não pareça aos consultados derivar damno publico nem particular, remetterá copia do processo ao governador civil da circumscripção administrativa fronteira. Este, colhendo por sua vez as informações necessarias, e procedendo como cumpre entre visinhos que teem interesses communs responderá manifestando o seu parecer, ou seja prestando assentimento á construcção da obra, quando effectivamente se reconheça inoffensiva para todos, ou seja negando tal assentimento com as razões que façam reputar inconveniente a mesma obra. No primeiro caso o governador civil, a quem tenha sido endereçado o requerimento, deferirá e transmittirá ao interessado a licença pedida; no segundo, negará essa licença. Numa e noutra hypothese dar-se-ha com isto por terminado o processo sem ulterior recurso.

Art. 7.° As licenças expedidas pela auctoridade competente para a construcção de obras, caducarão no termo de seis meses, contados da data da concessão, se dentro neste praso o concessionario não houver dado principio á obra, e outrosim caducarão quando, depois de começados os trabalhos, estes ficarem interrompidos ou suspensos por espaço de um anno.

Art. 8.° As contravenções ao disposto no presente regulamento, ou seja construindo obras, ou seja deteriorando por outra qualquer maneira as condições dos rios, poderão ser denunciadas, assim pelos particulares, na forma de direito, como pelos guardas e demais agentes, ou pelas auctoridades locaes.

Sem prejuizo das denuncias e procedimentos a que em todo o tempo deem logar as infracções commettidas ou abusos praticados, e a fim de manter e conservar o bom estdo dos rios, verificar-se-ha annualmente um reconhecimento dos mesmos rios, conformemente á disposição geral contida no artigo 25.° do tratado de limites.

Em consequencia, todos os annos, pelo mês de agosto, os administradores de concelho portugueses, e os alcaides hespanhoes, acompanhados de delegados municipaes ad hoc, examinarão a secção fluvial raiana na extensão correspondente á sua circumscripção

jurisdiccional. Concordarão estas auctoridades em verificar officialmente, e por escripto, as denuncias necessarias, quando existam factos que as motivem, e levantarão auto de reconhecimento executado, remettendo copias ás auctoridades superiores administrativas, para que estas, dentro das suas attribuições, determinem o que tenham por conveniente.

Art. 9.° As penas por infracção do estatuido neste regulamento devemi mpor-se pelas auctoridades administrativas retro mencionadas, serão na forma seguinte:

Os que nos rios construirem obras sem ter obtido a competente licença, segundo fica prescripto nos precedentes artigos, serão obrigados:

1.° A destruir á sua custa todos os trabalhos feitos, até restabelecer integralmente as cousas no estado primitivo;

2.° A pagar uma multa que não será inferior a 4$500 réis (moeda portuguesa), 10 escudos (moeda hespanhola), nem superior a 45$000 réis (100 escudos), e que ao mesmo tempo será proporcional ao dispendio e prejuizos que tenha podido occasionar, segundo avaliação de peritos;

3.° A satisfazer todos os gastos que originem os processos e diligencias que por parte das auctoridades se praticarem até levar a cabo a demolição da obra indevidamente executada.

Em iguaes ou analogas penas incorrerão todos os que, por qualquer meio aqui não especificado, torcerem ou alterarem o curso das aguas, ou estorvarem a navegação, ou de outra maneira prejudicarem as condições dos rios para uso commum dos povos limitrophes de ambos os reinos.

Art. 10.° As disposições contidas nos artigos anteriores serão observadas e cumpridas pelos povos e pelas auctoridades de ambos os Estados, desde que se declare em vigor o presente regulamento.

Artigo transitorio. Em cumprimento do prescripto no artigo 26.° do tratado de limites, tendo presente a situação especial do rio Minho, onde por haver-se tolerado aos proprietarios de ambas as margens o construir livremente ora marachões e palissadas, a titulo de defender as suas herdades, ora pesqueiras e outras obras para aproveitamento particular, se teem produzido graves alterações no curso do rio, e irregularidades anomalas nas suas correntes, com damno dos interesses publicos e privados; e desejando a um tempo melhorar as condições do rio para o serviço e uso commum dos dois paises, e attender no que seja justo e legitimo aos interesses dos proprietarios, cujos terrenos, ao por-se em pratica a

prohibição de construir obras depois de tão inveterada tolerancia, podem achar-se ameaçados por effeito de desvios artificiaes; convieram ambas as partes no accordo seguinte:

Tanto que este regulamento se declare vigente, ordenarão os Governos de ambos os Estados que os engenheiros do districto de Vianna do Castello em Portugal, e os da provincia de Pontevedra em Hespanha, verifiquem juntos um reconhecimento do rio Minho na sua extensão raiana e designadamente na parte que medeia entre Valença e Monsão, onde teem sido maiores as reclamações. Estes engenheiros, acompanhando-se de uma pessoa competente, que de commum accordo indiquem, para dirimir as differenças de apreciação que possam suscitar se, depois de fazerem os estudos necessarios redigirão uma informação que contenha duas partes: 1.ª, uma descripção do Minho, desde a sua desembocadura até á confluencia do rio Trancoso ou Varjas, especificando os obstaculos que estorvem a navegação nas diversas paragens, os meios de removêlos e as obras que julguem preciso construir ou demolir para desempecer o curso navegavel e para regularizar as correntes, a fim de que os dois Governos possam, em tempo e circumstancias opportunas, adoptar sobre este ponto as providencias que reputarem convenientes; 2.ª, uma relação dos terrenos marginaes ameaçados por inclinação artificial do rio, isto é, por effeito de construcções na margem opposta, com a designação das obras que aos proprietarios se possa com justiça permittir effectuar para sua preservação e defesa; devendo neste proposito fixar lhes para construcção de cada obra um prazo como prudentemente julguem necessario, segundo as circumstancias.

Redigida a informação, e depois de elevada aos Governos supremos, por via dos governadores civis respectivos, farão estes chegar ao conhecimento dos proprietarios interessados a parte relativa á construcção de obras de preservação em determinados terrenos; e em virtude d'isto adquirirão esses proprietarios o direito de executá-las na forma e dentro do prazo que se lhes estabeleça, devendo todavia em todos os casos em que tentarem construir qualquer obra, dar parte ao governador civil, para que este possa fazer inspeccionar os trabalhos e evitar toda a exorbitancia ou abuso.

O accordo, que para o fim acima circumstanciado e com o caracter transitorio fica neste artigo consignado, não altera nem modifica as disposições geraes e permanentes d'este regulamento; as quaes regerão para o futuro sem excepção alguma.

Manoel Affonso de Espregueira.

Está conforme.

O Administrador Geral das Alfandegas

(*letra ilegível*)

Doc. n.º 58

1907.09.19 - Monte Gordo

Guadiana, Vila Real de Santo António, 19 de Setembro de 1907, p. 2.

NAS PRAIAS

Monte Gordo - 18

De anno para anno se vai accentuando a concorrencia a esta formosa estancia balnear, sem duvida a primeira do nosso Algarve, e quiçá do nosso país, não só pela sua maravilhosa praia de areia de uma soberba vastidão, mas tambem pela agradavel temperatura, que ainda nos dias de maior calor, aqui se disfructa.

A povoação ainda que antiga, obedece aos bons principios de hygiene, quer na disposição das suas bem orientadas ruas, quer no systema das suas modestas construcções. Estas obedecem ao bem conhecido typo norte-americano, do *privated familly house* não havendo assim em cada habitação mais de um inquilino, o que permitte aos seus moradores, a par de uma convivencia de todas as horas pelas *terrasses* que os precedem, o isolamento dentro da propria convivencia. Todos os dias aqui estão chegando novas familias hoje do Alemtejo, ámanhã da Extremadura, agora do nosso Algarve, logo da visinha Hespanha, etc, as quaes chegam sequiosas de gozarem o que as que retiram já fruiram, e estas encantadas com o magnifico resultado da sua estada aqui, com o franco acolhimento que a população *qúicka* lhe dispensou, e no firme proposito de para o anno serem de novo hospedes de esta sã e boa colonia de pescadores.

A vida aqui decorre simples e tranquilla; de manhã faz-se a *cura d'ar* e tomam-se os banhos e então é lindo vêr abrigadas do sol á sombra de innumeras barracas disseminadas aqui e além, grupos de gentilissimas damas que com o variegado matiz de suas despretenciosas *toilettes* põem uma nota clara, no verde ondulante da massa enorme do Oceano, e ver as creanças, mergulhando descalças seus delicados pésinhos costumados a pisar encerados *parqués* e macias alcatifas, correrem sobre a aspera areia despreoccupadas e alegres como enormes bandos de gaivotas! E assim vão brincando tendo sempre sobre si attentos e vigillantes os olhares carinhosos e amoraveis das suas mamãs! Como deve ser bom ser creança! Oh! Como esse tempo vae longe!

Além no vasto Oceano ouvem-se argentinas risadas, é um grupo de formosas banhistas que alegres e vivazes troçam de Neptuno que ao enlaçar suas ondulantes pessoas as tomou por outras nymphas.

Depois vem a hora do *dejeuner* e cada um toma o rumo da sua pousada. Não ha agora o delicado *foie-gras*, a pretenciosa *galantine* ou o espumante *champagne*, mas ha o magnifico *pámpano*, a soborosa *bréca* e o puro vinho deste abençoado torrão.

A's vezes combinam-se encantadores passeios, pic-nics etc; adeante nos referiremos ao ultimo realisado, por certo o mais notavel.

A população carinhosa e respeitadora, organisou na vespera da festa á sua padroeira uma diversão especialmente dedicada á colonia balnear, havendo corridas de byciclettes, de saccos, lucta de tracção, etc., querendo assim patentear o reconhecimento de que se acham possuidos pela preferencia que a esta prospera povoação é dada.

Os premios foram á noite distribuidos numa das salas do Casino, havendo em seguida baile, que se prolongou até de manhã.

Pena foi que ha dias uma quadrilha de malfeitores tentasse estabelecer aqui seus arraiaes, mas esta boa gente, constituindo-se em expontaneos defensores dos seus hospedes livrou a povoação da presença de tão importunos visitantes. Os mais atrevidos porém foram agarrados já numa choupana onde de facas em punho faziam frente aos mais audazes, mas graças á intervenção das auctoridades locaes os meliantes, talvez foragidos faccinoras, renderam-se e a estas horas esperam em ferros d'EL-REI contrictos a hora em que prestarão contas das suas proezas.

Como atraz digo, houve ha dias um pic-nic. Realizou-se no Cabeço, a 4 kilometros de Monte Gordo. De todas as diversões que a colonia balnear tem organisado foi sem duvida esta a mais brilhante. Sahiram as damas e cavalheiros da povoação ás 9 horas da manhã, organisando-se uma vistosa cavalgada até ao local onde se realisou o pic-nic, local que já previamente tinha sido escolhido por dois cavalheiros que sahiram ás 4 horas da manhã, os srs. engenheiro Arthur Mendes e o sympathico lavrador José Augusto Felix. Estes cavalheiros caçaram nas proximidades vinte rolas, dez coelhos e cinco lebres, fóra alguma caça de menores dimensões. Chegada que foi a cavalgada ao local, momentos depois começou o almoço onde não sabemos o que mais prenderia a attenção dos convivas, se a esfusiante alegria de que todos se achavam possuidos, se a delicada variedade do *menú*. Findo o almoço, no qual se fizeram innumeros brindes pessoaes e intransmissiveis organizaram-se varios bailes e descantes, etc., etc. Admiravel nas *sevillanas* o sr. Raphael

Domingues Barbosa, que a pedido geral nos deliciou com varios bailados e canções excentricas. Assim decorreu a tarde até que de novo, fomos convidados a tomar nova refeição, o jantar, em que se é possivel a animação redobrou.

Era já noite cerrada, como dizia o celebre poeta, quando foi dado o signal de retirada, entrando em Monte Gordo a cavalgada já illuminada pelos pallidos raios do astro da noite.

Nesta festa, em que todos deixou a melhor impressão, lembra-nos ter visto entre outras, as seguintes ex.^{mas} sr.^{as}. :

D. Maria Garcia Ramirez, D. Lola Barroso Felix, D. Christina Cumbrera Ramirez, D. Isilda Mendes, D. Catalina Domingues Saens, D. Déborah Couvreur, D. Rita Augusto Celorico Gil Medeiros, D. Maria Barroso Macias, D. Catalina Vasques Domingues, D. Rosa Celorico Gil, D. Marianna Celorico Gil e D. Thereza Madeira e os srs. conselheiro Frederico Ramirez, Raul Couvreur, João Medeiros, Arthur Mendes, Manuel Gil Cardeira, José Augusto Felix, João Macias Barroso, Sebastião Macias Barroso, Estevão Rodrigues y Rodrigues, Emiliano Peres Rodrigues e Alonso Vasques Domingues e as interessantes creanças Maria Emilia Garcia Ramirez, Miquelina de Brito Lima Mendes, Maria Augusta Gil Medeiros, Mario Garcia Ramirez, Rufino de Brito Lima Mendes, João Carlos Couvreur, João Gil Medeiros, Antonio Cumbrera Ramirez, João Cumbrera Ramirez, Sebastião Barroso Felix, Luiz Barroso Felix e Rosebelle Couvreur.

- Consta-nos que a digna camara de Villa Real de Santo Antonio, numa das suas ultimas sessões deliberou completar a rede de esgotos e o calcetamento das ruas desta povoação, bem como melhorar a illuminação e o policiamento.

Bom seria e aqui o deixamos consignado, esperando ser attendidos, que fossem mandados collocar mais alguns bancos na nova avenida das accacias, que é ponto de reunião dos banhistas, que preterindo o bom ar á animação do casino, vem ouvir a Real Philarmonica «Alumnos de Mercurio» tocar no seu coreto alguns trechos do seu escolhido repertorio.

E por hoje basta; para a semana daremos alguns informes do que notavel houver.

Correspondente

Doc. n.º 59

1907.10.03 - Lisboa

Greve na Mina de S. Domingos.

Vanguarda, Lisboa, 3 de Outubro de 1907, p. 1.

Casos do dia

Na mina de S. Domingos estalou ha tempos uma gréve. Os mineiros reclamavam simplesmente mais pão, mais uns sórvos de oxigenio na sua vida deleteria de vermes.

O ar não se vende por assignatura e o trigo é da mãe-natureza, das aves e do homem.

Os «strugglers for-life» inglezes são frios, incontemplativos como uma machina de industria.

Para elles os homens são puros martinetes, oscilando o seu merito entre a boa producção e o baixo dispendio. Qualquer pendencia entre a mão d'obra e o industrial é uma questão fleugmatica, passiva, de resistencia. As Trade Unions são a philosophia d'este principio regulador.

Mas n'esta terra de pretorianos cervaes, a lucta assumiu outra phisionomia. A força veio offerecer-se, vender-se, como um martello pilão esmagou as reivindicações mineiras, justas a todos os direitos.

Para isso encostou-se uma bayoneta a cada peito e poz-se a fome a bloquear cada lar proletario.

As aspirações dos mineiros abateram-se como pombas cançadas e pelo mesmo soldo, para as mesmas furnas, lá regressaram os galerianos, a sapar o ventre da terra, a arrancar-lhe doloridamente a crystalisação dos seus soffrimentos genericos.

O metal continuará com a pontualidade antiga, regado das mesmas lagrimas de suor, a ladrilhar a estrada dos potentados.

Esganou-se um brado de tres mil boccas, no gesto d'um senhor banqueiro blincado na caixa forte. E a «struggle» ficou a regular como o chronometro certeiro.

A gréve foi calcada a tacão militar e á coronhada.

No granel da rebellião foram presos alguns mineiros, uns doze e remettidos n'um sarilho de Kropatcheks, de mãos algemadas como sicários de esquina, para uma prisão longinqua.

Atravez da charneca infinita do Alemtejo os clamores mal se ouviram.

Mas a justiça é inexoravel, não abandona assim gratuitamente victimas e algozes. O administrador de Mertola vae ella pendurar de carocha e sambenito, como especimen de criminologia moderna.

Este homem procedeu como um carrasco, calcou direitos que tinha obrigação de defender.

Aposentou-se na casa da direcção, sem receio das pedradas que podiam atirar á imparcialidade do seu cargo.

D'ahi, entre a caixa forte e a mesa opulenta, é que dirimiu a questão mineira. Portuguez, collocou-se ao lado dos exploradores estrangeiros, d'uma rapacidade de milhafres contra os proletarios portuguezes. Mandou amordaçar boccas que clamavam justiça, prender braços inermes, pacificos.

Impediu as reuniões, fermentou a solidariedade operaria.

D'entre a caixa forte e a mesa opulenta, a que titulo?

Apontamol-o aos proletariados para tributo de gratidão; á dynastia brigantina, para commendador. Não esqueçam.

Aquilino

Doc. n.º 60

1907.12.08 - Mértola

Cheia no rio Guadiana.

O Mertolense, Mértola, 8 de Dezembro de 1907, p. 1.

CHEIA

O rio Guadiana encheu no dia 29 do mez passado, conservando-se tão grosso, que o vapor que faz a carreira entre esta villa e Villa Real de Santo Antonio se viu obrigado a não sahir nesse dia, o que só poude conseguir no dia 3.

No dia 30 e 1 do corrente, dias em que o rio chegou á maior altura, entrou ainda a agua nas casas onde móra o sr. Fransisco da Costa Neves.

Os individuos que moram no porto do rio viram-se obrigados a retirarem-se de suas casas.

No vapor Gomes III estiveram ainda cinco homens de prevenção para o que d'esse e viesse.

As ribeiras que deságuam no Guadiana tambem trouxeram cheias, sendo a de Chanças, que tem a sua foz no Pomarão, a que mais volume d'agua trouxe.

Esperava-se que o rio ainda subisse mais, mas a paragem das chuvas, fizeram-no baixar; pois se as chuvas tivessem continuado, os prejuizos seriam, fatalmente, enormes, visto as terras não poderem já com mais agua.

No dia 28 a ribeira de Carreiras impediu o transito, motivo porque não chegou a esta villa o correio de S. Sebastião dos Carros.

A impectuosidade da corrente do rio arrastou muita lenha, tendo-se tambem visto passar, á tona d'agua, um chibato e alguns porcos.

O tempo, com quanto tivesse melhorado bastante, tendo os raios solares apparecido como a mêdo, mas alegrando as nossas almas, algo opprimidas pelo pessimo tempo que fez, não está ainda muito seguro.

Doc. n.º 61

1907.12.15 - Mértola

Noticia sobre a "cheia grande" do rio Guadiana, ocorrida em Dezembro de 1876.

O Mertolense, Mértola, 15 de Dezembro de 1907, p. 1.

A CHEIA GRANDE

Fez no dia 7 do corrente precisamente 31 annos. O tempo estava bom, não obstante nos dias anteriores ter chovido alguma coisa, mas pouco. O rio trazia alguma agua do monte, mas coisa insignificante, e nada fazia prever que n'essa noite se desse uma enchente diluvial, que para sempre ha de ficar gravado na historia, como um d'esses grandes phenomenos, admiraveis pela sua raridade, mas temive grais pela suandeza.

Pelas 8 horas da noite o rio chegava apenas ao quartel que os soldados da guarda fiscal teem edificado ao pé do porto de desembarque

Correm as horas e começa a classe maritima a notar que o Guadiana crescia d'um modo prodigioso. Com effeito, d'ahi a poucas horas havia galgado a grande muralha que cerca a villa, fazendo da rua de D. Pedro V um canal e da praça de Luiz de Camões um lago!

Na margem esquerda as casas cahiam pelos alicerces, e, ás vezes - suprema força da natureza - as paredes arrancadas inteiras redemoinhavam e afastavam-se boiando na corrente como se fossem simples boccados de cortiça que a mão de garoto tivesse, por brincadeira, lançado á agua!

Aqui vê-se uma mulher a chorar; a agua invadiu a sua casa, levou os seus moveis, arrancou as paredes á sua habitação, deixou-lhe apenas como stigma da miseria, da fome, da desgraça, um pedaço de terreno escalavrado no meio de ponteagudas rochas nuas!

Alem, um homem, no auge do desespero, os cabellos em pé, as faces lividas, sem consciencia já do perigo, contempla espasmado a mulher adorada e os filhos queridos, esperando com uma terrivel e fria indifferença, a que os homens da sciencia chamam idiotismo, a chegada da negra Parca que em breve tempo o riscaria, a elle e aos entes seus amados, do numero dos viventes!

Horrivel, tenebrosa, inolvidavel noite!

Passou a cheia grande, após ella vão decorridos 31 annos. E que de peripecias, que de fatalidades, que de afflições nesse longo espaço de tempo.

Temos hoje a commemorar, a relembrar, a eternisar o grande diluvio do Guadiana, com algumas letras esculpidas na frieza do silencioso marmore!

Doc. n.º 62

1908

Instruções náuticas para a entrada na barra do rio Guadiana.

Derrotero de las costas de España y de Portugal, 1908, p. 161-164 e p. 169.

"La barra del río Guadiana"

Barra del río Guadiana. - Fondeadero - Llámase comunmente Barra de Ayamonte, y se compone de isletas y bancos de arena fina producidos por los arrastres del río, que en ocasiones son muy considerables. Sus avenidas son generalmente impetuosas en invierno, y hacen variar á veces por completo los canales que le dan ingreso.

También contribuyen no poco á estas alteraciones los temporales de travesía que, removiendo las arenas de la barra modifican sus canales, por lo que se recomienda la asistencia de práctico.

Luces de enfilación. - En la isla Canela, cerca de la punta de este nombre, se enciendem dos luces en unos montantes con pantallas de hierro, que tienen unas casetas á sus pies. La anterior es fija, de 9 millas de alcance, y la posterior fija roja, con un alcance de 6 millas. Se elevan sobre el nivel del mar 9 metros la primera y 16m,5 la segunda. De día es muy difícil distinguir los montantes y pantallas, por la distancia á que quedan de la barra.

Estas luces no enfilan en la actualidad la entrada de la barra, pues para ello, dada la dirección actual de la canal, sería necesario transladarlas á la costa portuguesa. Dan, sin embargo, una idea de dónde se encuentra el primer trozo de ella, y señalan para buques de menor porte, y con cuatro horas de creciente, el reconocimiento de la boya núm. 4 para tomar el tercer trozo. En condiciones diferentes de las expresadas, deberá dejarse la luz roja al E. de la blanca para recalar entre las boyas 1y 2 que son las de la entrada.

Balizamiento de la barra del río Guadiana. - Se encuentra pendiente de ser modificado, de acuerdo con el Gobierno Portugués; en la actualidad lo componen 6 boyas, 3 rojas y 3 negras, que deben dejarse por babor al entrar las primeras, y por estribor las segundas. Este balizamiento es muy deficiente por lo tortuoso de la canal, y por lo difícil que

resulta á veces al navegante el reconocimiento del color de las boyas, pues éstas están siempre sucias por la gaviotas.

Puntos de marcación para tomar la barra. - Estaca. - En la playa de Villarreal hay clavada una estaca terminada en una mira triangular. Está muy próxima al primer cargadero, que se reconoce fácilmente, porque tiene un gran cobertizo de paredes blancas y tejado rojo en su arranque de la costa.

Molino de Castro Marin. - Es el único molino que se encuentra en la falda de Poniente del castillo del pueblo de ese nombre, y próximo á él.

Arbol pequeño. - Es de gran copa, achaparrado, y está al E. e muy próximo á otro mayor; únicos que se distinguen entre Torre-Canela y Ayamonte.

Casa Blanca. - Es grande, del color indicado, y está situada en el Cerro de las Animas, de color rojizo, que queda próximo y al E. de Ayamonte. Cuando se ve enfilada con el árbol chico de que antes hablamos, se ven por detrás de ella, y un poco al E. de la mencionada enfilación, dos pequeños pilares encalados.

Barrancas del Lazareto de Villarreal. - Son fáciles de reconocer, por ser los únicos edificios que en dicha población están pintados de color chocolate.

Iglesia de las Angustias de Ayamonte. - Es el templo situado más á Poniente de la ciudad cuando se ve desde le sur.

Chimenea de la fábrica de Isla Canela. - No tiene confusión, por ser la única que hay en dicha isla, y está formada de dos cuerpos.

Iglesia de Villarreal. - No puede confundirse por no existir otra.

Chimenea gorda de Villarreal. - Es la más gorda y la más N. de las tres que se ven al S. de la ciudad; no tiene pararrayos, y aparece como la más próxima al semáforo de los prácticos. Al N. de la ciudad hay otro grupo de chimeneas.

Instrucciones para la entrada del Guadiana. - La movilidad de los bancos que forman la barra hacen que estas instrucciones puedan no ser exactas al tener necesidad de hacer uso de ellas.

Viviendo del E. en demanda de Ayamonte, se buscarán las boyas 1y 2, que son las de más afuera; teniendo á Torre Canela al N. 15° W., en 10 metros de agua á bajamar, se estará entre dichas boyas y quedará la canal al N. 45° W., rumbo en el que se verá enfilada la estaca con el Molino de Castro Marín, enfilación que guía por medio de la canal hasta llegar á la boya núm. 3. La enfilación del árbol chico con la casa blanca del cerro de las Animas, conduce de la boya 3 á la 4, que se cuidará de no arranchar demasiado. Desde este sitio llamado el Puntero, que es el de menos agua, se arrombará de manera tal, que el Molino de Castro Marín quede un poco al E. de las barracas del Lazareto de Villarreal, y así se seguirá hasta estar entre las boyas 5 y 6, que se gobernará á la medianía de la distancia aparente entre el pueblo de Monte Gordo y el castillo de San Antonio; y cuando la iglesia de las Angustias coincida con la chimenea de la isla Canela, se irá enmendando el rumbo hacia el N., hasta entrar en la enfilación de Villarreal con la chimenea gorda del grupo del S. de que hemos hablado, enfilación con la que se entra en el río, por el que sigue hasta el fondeadero, sin más precaución que la de navegar de medio canal hacia la costa portuguesa, por los bancos que antes de llegar al fondeadero despide la costa Española.

Entrada de noche. - Mientras las luces de enfilación no se trasladen á la costa portuguesa y las boyas no sean luminosas, será imposible á un buque de mediano calado efectuar la entrada; los mismos prácticos de la localidad sólo se atreven á acometerla en circunstancias muy favorables. [...]

Luz provisional en la punta de San Antonio. - Junto á las ruínas del fuerte de San Antonio, en un soporte de madera situado en la pared S. de una casa pintada de rojo, con tejado blanco, se enciende una luz provisional fija, elevada 14 metros sobre el nivel del mar y 6 metros sobre el terreno.

Doc. n.º 63

1909.08.12 - Monte Gordo

Guadiana, Vila Real de Santo António, 19 de Agosto de 1909, p. 2.

CRONICA MONTEGORDINA

Palestra com a jovem praia

Antes do veraneio - Ligeiras considerações sobre a transformação soffrida - Meditações philosophicas

Meu querido Monte-Gordo, quem te viu e quem te vê.

Fiquei espantado com a nova perspectiva que offereces, com as tuas casas novas rebocadas de fresco e cuidadosamente caiadas.

Com que então já tens dois restaurantes onde se servem bons *piteus* aos alegres pandegos que vão, prasenteiros, respirar os teus ares salinos, nestes ardentes tempos?

E o *Club* hein? Assoalhado, parece mentira! Tu, que apesar da boa vontade dos que te visitavam apenas conseguistes, nos annos transactos, uma argamassa que como uma lima causava intensa alegria aos . . . sapateiros desta villa.

Como te deves sentir orgulhosa!

O peor, filha, é que perdestes aquella innocencia que era o nosso encanto.

Que fizestes das cabanas que outr'ora possuias, abrigo da *cnicada* interessante e linguareira, que te davam a apparencia de uma simplicidade admiravel?

Quam mutatis ab illo.

Como a vida era então ali alegre! Com que prazer e descuido me sentava eu, então petiz, na tua extensa e linda praia, recebendo os bafejos da doce brisa no meu rosto tisnado pelos ardores do sol!

E á tarde - como me recordo bem - que pittoresca ella se mostrava, coalhada de gente em trajos caseiros, gargalhando do episodio picaresco, originado pela ousadia de algum temorato alemtejano, que recebia de gatinhas as ondas inoffensivas dum mar picado levemente.

E agora? Sabes a sorte que te espera?

Eu não sou um novo Bandarra, mas pela ordem natural das coisas creio que te resentirás dos teus progressos, quer dizer, não delles, mas sim das suas consequencias.

Na verdade tu assustas-me, não admira, sou tão timorato . . .

A *cuicada* que antes lançava para o mar os seus olhos, esperançada que este voluvel elemento a soccorresse, trabalhava com afan para alcançar o pão de seus filhos e, virtuosos, robusteciam-se assim, nobilitados por um trabalho honrado.

Agora sim! Pedem dinheiro a juros a 10, 20 e até 40 por cento; construem umas casas ameaçadas de em breve ficarem cobertas pelas areias soltas, esperando que abonados banhistas lhe pagem em poucos annos o juro exorbitante e o capital empregado.

Engano d'alma ledo e cego... como dizia o poeta.

Este mal interno pode ser que ainda o não conheças, em breve, porém, verás como elle te corroe. Mas emfim, isso escapa, não é ahi que a doença se manifesta com maior intensidade.

Repara que isto não são affirmativas, mas sim simples conjuncturas duma creatura que muito te estima.

Olha, recebe este conselho de amigos: trata de conservar nos teus banhistas aquella simplicidade dos annos passados; aquelle agradavel descuido; aquella semcerimonia carinhosa, que causavam o teu encanto e eram o teu maior attractivo.

Não os deixes avançar no *chic* e no *dandysmo.*

Evita o luxo, essa chaga que corroe a sociedade e que tantos males causa ás familias honestas.

Ai de ti se a vaidade se apodera dos teus visitantes; se o desejo de figurar os preoccupa, se os frivolos governam, se a côr das gravatas e blusas se discutem com calor!

Os homens para contento das senhoras effeminam-se, tratam de, com as côres vistosas das gravatas e de mais arrebiques, attrahir os olhares das damas; estas por sua vez, com uma blusa de fino tecido transparente, saia *dernier cri*, deixam inconscientemente admirar os seus mais valiosos encantos.

Que ridiculo, não é verdade?

Como espirituosamente diz um amigo meu: os homens porfiando por agradar, sujeitam-se aos mais irritantes e loucos caprichos, tornando-se nuns verdadeiros *lólós* de sala.

Isto debaixo do ponto de vista ridiculo, encarado, porém, sob um prisma economico é dos mais perniciosos effeitos.

Calcula tu, se por desgraça essa febre invadir a colonia balnear, que cuidado não terão as damas noveis; que preoccupações as inquietarão pelo facto de uma amiga *ricaça* ter um vestido mais vistoso com umas rendas mais finas e um laçarote mais habilmente disposto? Os *atrações* aos papás succeder-se-hão com intensidade e os pobres homens que por ellas foram tratar da sua saude, com as mãos na cabeça, gritam como o padre Mattos no seu jornal: para onde vamos nós?

Elles, rapazes, idem.

Muitas vezes, para satisfazer a vaidado duma noite de soireé, os cuidados do pagamento assaltam os chefes das familias.

Tu és muito ignorante, senão apresentava te exemplos, em grande escala está visto, da dissolução dos costumes proveniente dum luxo inconsciente e reinoso e duma vaidade exagerada.

Em todo o caso pede que te expliqem como ficou Roma depois de conquistar o Oriente e Portugal descoberta a India.

Acautela-te, pois, se queres longa vida, receia sempre uma multidão elegante em demasia, prefere os simples e correctos no vestir, repelle os que queiram transformar em praia da moda.

Não penses, querida, que eu sou inimigo do conforto e da commodidade, mas daqui a uma ostentação desregrada, vae muito.

Mas tem graça!

Tenho notado que tens ficado impassivel ao que te tenho dito.

Serás estupida? Talvez seja creancice!

Em breve me abrigarás no teu seio e então analysar-te-hei mais profundamente.

Desculpa a estopada e até á semana.

Losage

Doc. n.º 64

1910.07.22 - Lisboa

Almanach Maritimo, Lisboa, 1911, p. 45-46.

Aviso aos Navegantes

Portugal (Costa Sul)

Alumiamento provisório da barra do Guadiana

Communica a direcção Geral da Marinha o seguinte:

"No dia 1 de julho de 1910 começará a funccionar com caracter provisório o alumiamento do canal de entrada do Rio Guadiana.

Este canal é formado por dois troços distinctos, sendo o primeiro, entrando, na direcção 27° 05 NO. assignalado pelo enfiamento de duas luzes *vermelhas* de 6ª ordem, içadas em postes collocados na margem hespanhola do rio, na Ilha de Canellas, e o segundo entrando, na direcção 59° 53 NO. assignalado pelo enfiamento de duas luzes *brancas* de 6ª ordem, montadas sobre cavalletes de madeira collocados na costa portuguesa que fica ao Sul de Villa Real de Santo António.

Para demandar a barra do Guadiana deverão os navios procurar o enfiamento das luzes *vermelhas* a uma distância da costa não inferior a 2,5 milhas, por fundos de 8 a 10 metros, e seguir n'essa direcção até preencherem o enfiamento das luzes *brancas*, que então deverão seguir ao encontrarem fundos de 5 metros, podendo d'ahi dirigir-se para o ancoradouro guiados pelas indicações da illuminação pública de Villa Real de Santo António e pela de Ayamonte.

O minimo fundo, que actualmente existe no canal, é de 2 metros em baixamar de águas vivas equinociaes e encontra-se próximo e ao Sul do cruzamento dos dois enfiamentos acima indicados, em local em que o canal é bastante apertado e onde, por isso se torna necessário o maior cuidado no governo, de modo a cingir o navio, tanto quanto possível, no caminho indicado pelos enfiamentos das luzes.

Lisboa, 22 de Julho de 1910."

Doc. n.º 65

1911.01.23 - Mértola

Representação da Câmara Municipal de Mértola enviada ao Governo solicitando a construção de uma ponte em ferro sobre o rio Guadiana.

AHM, *Actas...*, Cx. A.B. 1\35, fl. 2v-4.

Pelo Presidente foi apresentada e lida a seguinte representação que deve ser enviada ao Governo Provisório da República Portuguesa:

«Excellencias.

Mértola terá sempre um logar de destaque em qualquer regimen progressivo: a sua posição topographica foi reconhecida como excellente pelo povo mais pratico e commercial da antiguidade - os phenicios, que fundaram em Mértola um dos principaes empórios commerciaes do mundo; após elles, os romanos, que lhe outhurgaram os mais altos foros; e, um e outros a embelesaram com obras d'arte de excepcional valia, como o demonstram as investigações archiologicas, feitas em todos os tempos. Myrtilis lhe chamavam então. Myrtilis, é como quem dissesse *a caminho dos mares.*

Caminho dos mares é Mértola ainda hoje; se-lo-ha sempre, enquanto o mundo conservar a sua forma e harmonia.

Um porto que, no interior, a mais de dez léguas da costa, pode ligar ao oceano toda a rica e vasta região agricola do Baixo Alentejo; não carece de palavras que lhe enalteçam o valor; basta que nella attentem homens d'acção, espiritos intilligentes e refletidos, amigos do progresso do seu Paiz.

Progredir é utilizar, criteriosamenter e sem desperdicios, todas as forças que a natureza, generosamente, poz á disposição do homem; o progresso deve, portanto, começar no aproveitamento das forças que reconhecemos mais productivas, - *para que o Guadiana se torne uma das mais fecundas artérias da economia nacional, não é preciso mais do que tornar facilmente accessível o seu porto .*

Mas Mertola - o porto por excellencia do Guadiana - está isolada de communicações com a margem esquerda; ligadas as duas margens, melhorada a viação, Mertola, que, num estado quasi inacessivel, figura todavia, nas estatísticas officiaes, como a terceira villa, commercial do districto de Beja, tornará a ser o empório que foi em outros

tempos, - a estação expedidora, pela mais barata via, de tudo quanto o Baixo Alentejo precisa importar do seu Paiz digo via dos productos do Baixo Alentejo, a estação receptora, pela mais barata via, de tudo quanto o Baixo Alentejo precisa importar do seu Paiz, e de todos os outros paises do mundo. Construir a ponte sobre o Guadiana, e melhorar a viação creando uma rede de estradas que ponham este porto em fácil communicação com os concelhos limitrophes, constituem como exposto fica, melhoramentos que não aproveitam só ao concelho de Mértola, mas também a todos os concelhos que o ladeiam, nomeadamente os de Beja, Serpa, Almodovar, Castro Verde, e, quiça, outros ainda; - Moura e Ourique. Mértola só ganhará mais que os concelhos citados, *por ser o natural ponto de convergência*, mas Mértola não é como se vai ver, egoista: Mértola, sabedora das condições ruinosas em que a monarchia legou ao novo Regimen o thesouro público, quer cooperar na realisação de taes melhoramentos, com dinheiro próprio, auxiliando assim a acção governativa do Estado.

É obra dispendiosa a construcção da ponte sobre o Guadiana - construída em ferro, não importará em mais de cincoenta contos.

Não é obra dispendiosa a construcção da estrada districtal número cento e noventa e um, de Aljezur à Mina de S. Domingos, na parte em que liga esta villa ao Barranco do Marco, onde passa a linha que divide o concelho de Mértola do de Almodovar: - não há obra de harte, digna de registo, a construir dentro dos respectivos lanços, como se vê do traçado official.

O preço de todas estas obras, o décuplo que fosse, e ainda que ellas tendessem a beneficiar o nosso concelho, não seria demasiado,*não seria nada*, para um povo que concorre annualmente para o Estado, há mais de cincoenta annos, com quasi trinta contos de réis, só de imposto de minas; e todavia (que vergonha e que dó!) a mina que tudo isto tem pago, e que é um notável estabelecimento no género, visitado, dia á dia, por estrangeiros, que alli vão estudar e aprender, *está completamente isolada de communicações com a sede do concelho, e até com os concelhos estranhos!*

Não seria muito, repetimos, tudo o que o Estado, em condições normaes, dispendesse para tornar effectivos taes melhoramentos; mas Mértola quer, como dicto fica, auxiliar a acção do Estado, e por isso, pedimos por este meio a emediata construcção da ponte sobre o Guadiana, e duma pequena parte da estrada districtal número cento e noventa e um, fá-lo, propondo auxiliar a preconisada construcção, nos termos seguintes: *A ponte será construida em ferro*, concorrendo:

a) O Governo com a quota minima de dois terços do seu custo total.

b) Esta Camara com o resto, mediante empréstimo, contraído na Caixa Geral dos Depósitos, que será amortisado, dentro de praso certo, com o imposto de portagem, que esta Camara se reserva cobrar até que seja amortisado o mesmo empréstimo.

A estrada será construida, na parte comprehendida pelos dois primeiros lanços (da estrada districtal numero cento e noventa e um até á aldeia de S. João dos Caldeireiros), concorrendo a Camara para a sua construcção com a quantia de cinco contos de réis, a sahir do fundo de viação em depósito; quantia aquella que será entregue ao Governo em duas prestações de dois contos e quinhentos mil réis, ao terminar a conclusão de cada um dos dictos lanços.

Espera pois esta Camara que esta sua representação seja tida em plena consideração pelo Governo Provisório da República. [...] Mértola e Camara Municipal, 23 de Janeiro de 1911.

Doc. n.º 66

1911.05.10 - Ayamonte

Relatório consular sobre o comércio entre Ayamonte e Portugal, nos primeiros meses de 1911.

Boletim Commercial, Lisboa, 1911, p. 619.

Ayamonte

Informa o consul em Ayamonte, com a data de 10 de maio:

As mercadorias portuguesas, objecto de maior importação neste districto consular, são o peixe, especialmente a sardinha e o atum, destinado ás fábricas de conservas, que aqui existem em grande numero, e o sal, destinado a salgar o mesmo peixe. Nos ultimos meses, uma greve do pessoal d'essas fabricas determinou uma grande baixa no preço do peixe, que chegou a vender-se a 5$000 réis, 500 kilos. A greve, porem, terminou e o peixe voltou já a

attingir os preços mais elevados: 30$000, 40$000 e 50$000 réis, os mesmos 500 kilogrammas.

Devo dizer, entretanto, a V. Ex.ª que o preço do peixe é muito variavel, conforme a colheita, succedendo até no mesmo dia, como por exemplo, no dia 29 de abril findo, vender-se de manhã a 11$000 réis e ao meio dia a 30$000 réis aquella quantidade. Quanto ao sal, o seu preço, 1$200 réis o moio, em junho, epoca da sua colheita, tem-se elevado até 2$400 réis, esperando-se que continue a subir.

Relativamente aos generos que constituem principal objecto de exportação d'este districto consular para Portugal, pode dizer-se que são o arroz e o azeite.

O preço do arroz tem subido desde o mês passado, de 41 pesetas e 50 centimos, por 100 kilogrammas, a 43 pesetas e 50 centimos. Pelo contrario, o azeite, cujo preço era de 195 pesetas, por 100 kilogrammas, no mês passado, tem baixado para 180 pesetas.

Para encerrar estas minhas informações, communico mais a V. Ex.ª que esta região não é cerealifera, precisando os seus habitantes de importar cereaes para o seu consumo. É certo que por alguns portos d'este districto se exportam cereaes, mas esses cereaes são procedentes das regiões da Extremadura.

Doc. n.º 67

1911.08.12 - Mértola

Contrato de compra e venda de mil toneladas de adubo químico, realizado entre a firma "Abecassis (Irmãos) & Companhia" e o Sindicato Agrícola do Concelho de Mértola.

ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n.º 68 do 2.º Ofício*, fl. 21-23v.

(*fl. 21*) Aos doze dias do mês de Agosto do anno de mil novecentos e onze, nesta villa de Mertola e meu escriptorio, perante mim, notario Eugenio Augusto da Silva Junior, compareceram os cidadãos: em primeiro logar, Joaquim Loureiro, casado, empregado no commercio, morador em Lisboa, outorgando na qualidade de especial procurador da firma Abecassis (Irmãos) & Companhia, sociedade em nome collectivo com séde e domicilio na rua do Alecrim, numero dez, em Lisboa, o que per certo pela procuração que neste acto me

apresentou e archivo para transcrever nos traslados desta escriptura; e em segundo lugar, Antonio Guerreiro Coelho Lança Cordeiro, casado, proprietario, Manuel Valente Marques, casado, proprietario, moradores em Mértola, e João Moraes Camacho, casado, proprietario, morador na Córte do Gaffo de Cima, outorgando em nome do Syndicato Agricola do Concelho de Mertola, com séde nesta villa, respectivamente na qualidade de presidente, thesoureiro e secretario do mesmo syndicato. Todos os outorgantes são pessoas do meu conhecimento e do das testemunhas idoneas adiante nomeadas e no fim assignadas, que tambem conheço, do que dou fé. E perante (*fl. 21v*) mim e as mesmas testemunhas pelo primeiro outorgante, em nome da firma sua constituinte, foi dito: Que a dita firma, por carta de cinco de Agosto corrente, propos ao syndicato, que os segundos outorgantes representam, um fornecimento de adubos, nos termos constantes da mesma carta, em que annun[c]ío, na parte não estipulada, a todas as condições do caderno de encargos, que servir de base ao concurso. digo que serviram de base ao respectivo concurso. Que, usando dos poderes que lhe são conferidos na citada procuração, e de harmonia com a mesma carta e o referido caderno de encargos, sem reduzir a contracto o pacto ajustado, nos termos constantes dos artigos seguintes: Primeiro. A firma Abecassis (Irmãos) & Companhia promette, e obriga-se; a fornecer ao syndicato agricola do concelho de Mertola mil toneladas de superphosphato de cal doze por cento de acido phosphorico soluvel em agua, ao preço de treze mil e cem reis (moeda portuguesa) cada tonelada, posto sobre vapor no Pomarão, de uma só vez, até o dia vinte de Setembro proximo, salvo caso de força maior, grève ou outro, devidamente comprovado. O transporte até áquelle porto é feito á custa e sob a responsabilidade exclusiva do fornecedor, (*fl. 22*) que pagará todas as despesas, incluindo direitos alfandegarios. Segundo. O adubo será entregue, como dito fica, sobre vapor no Pomarão, bem pulverisado e secco, em saccas de cincoenta *kilos* liquidos, com a mar digo *kilos*, peso liquido, com a marca da percentagem do adubo e o endereço - Syndicato Mertola. Serão regeitadas e ficarão de conta do fornecedor as saccas que não contiverem estas indicações e que venham em mau estado ou com falta de peso, não podendo a humidade natural do adubo exceder a quatorze por cento. Terceiro. A descarga será feita por conta do syndicato, que fornecerá as competentes barcas, devendo a mesma descarga ser feita no prazo de cinco dias, incluindo o da chegada; se o vapor chegar á noite ao Pomarão, será concedido mais um dia. O syndicato pagará a multa ou indemnisação de quinhentos francos por cada dia de demora do vapor alem do prazo estipulado. Quarto. Logo que a remessa chegue ao Pomarão, serão extrahidas amostras em triplicado para analyses, selladas

por ambas as partes, sendo tambem recusado, e ficando de conta do fornecedor, o adubo que não tiver a percentagem de doze por cento de acido phosphorico soluvel em agua. Quinto. Logo que o syndi - (*fl. 22v*) cato receba a remessa, a direcção acceitará uma ou mais letras pela importancia della, com vencimento em quinze de Janeiro de mil novecentos e doze, pagaveis em Lisboa. Sexto. A primeiro digo A firma Abecassis (Irmãos) & Companhia entregou neste acto, por via do primeiro outorgante, á direcção do syndicato, representada pelos segundos, um cheque sobre o Credit Franco Portugais, com o número B. duzentos setenta e seis mil cento quarenta e tres da importancia de um conto oitocentos e cincoenta mil reis. Este chéque e a importancia de cem mil reis que foi entregue á direcção do syndicato com a proposta do fornecimento ficam como penhor em poder dos segundos outorgantes, caucionando e garantindo por parte da firma fornecedora o cumprimento deste contracto e o pagamento das indemnisações a que dér causa. Logo que seja feito o fornecimento e conhecido o resultado da analyse, a direcção do syndicato devolverá á firma fornecedora todo o penhor ou deposito de garantia. Setimo. A firma Abecassis (Irmãos) & Companhia fica obrigada a participar telegraphicamente ao syndicato até o dia dez de Setembro proximo, qual o dia da partida do vapor, do porto de embarque do adubo, para o Pomarão; e (*fl. 23*) bem assim a previnir o syndicato, pela mesma via, de qualquer caso de força maior, logo que o mesmo chegue ao seu conhecimento, que impossibilite o mesmo vapor de dar entrada no Pomarão até o dia vinte de Setembro proximo. Conhecida esta impossibilidade pelo syndicato, fica este com o direito de rescindir telegraphicamente o contracto, ficando, porem, obrigado a devolver á firma fornecedora o deposito de garantia, comprovado, que seja, o caso de força maior, allegado pela firma fornecedora. Oitavo. A firma Abecassis (Irmãos) & Companhia escolhe esta comarca para responder pelo cumprimento deste contracto, com renuncia de qualquer outro foro. E pelos segundos outorgantes foi dito: Que para o syndicato agricola do concelho de Mertola, que representam acceitam este contracto nos termos expostos. Adiante collo e inutiliso mil reis de sello. Assim o disseram e outorgaram na presença de José da Palma, solteiro e maior, empregado no commercio, e João da Costa Sinfrónio, casado, carpinteiro, moradores nesta villa, os quaes assignam esta escriptura com os outorgantes depois de ser por mim lida em voz alta perante todos. Eu Eugenio Augusto da Silva, notario, a escrevi, subscre- (*fl. 23v*) vo e assigno em publico e raso.

(*Assinaturas*)

Joaquim Loureiro

Antonio Guerr. C. Lança Cordeiro

Manuel Valente Marques

João Moraes Camacho

José da Palma

João da Costa Sinfronio

Em testemunho J.C.S. de verdade

O notario

Eugenio Augusto da Silva

(*lugar dos selos*)

Doc. n.º 68

1912.07.17 - Lisboa

Lei que autoriza a empresa exploradora da Mina de S. Domingos a dragar a barra do rio Guadiana.

Boletim Official da Direcção Geral das Alfandegas e Contribuições Indirectas, Lisboa, 1914, p. 95.

LEI E DECRETOS

MINISTÉRIO DO FOMENTO

SECRETARIA GERAL

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a empresa exploradora da Mina de S. Domingos a desassorear ou a canalizar a barra do rio Guadiana por meio de dragagem com aparelhos apropriados, e pessoal idóneo, sem qualquer ónus para o Estado, e também sem qualquer

imposto sobre o material de dragagem, até obter a profundidade de cerca de 6 metros de água em preamar de águas mortas e a largura de 90 metros de canal.

As areias dragadas dos bancos da barra serão removidas para o alto mar, e aí despejadas, salvo outra resolução das autoridades competentes.

§ único. Os trabalhos que se fizerem nos termos desta lei serão feitos sob fiscalização do Estado e respeitando-se os compromissos que constarem de tratados ou convenções internacionais em vigor.

Artigo 2.° Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros das Finanças, da Marinha, dos Estrangeiros e Fomento, a façam imprimir, publicar e correr.

Dada nos Paços do Governo da República, em 17 de Julho de 1912 = Manuel de Arriaga.

Doc. n.° 69

1913.09.23 - Vila Real de Santo António

Contrabando e contrabandistas entre Ayamonte e Vila Real de Santo António.

O Luctador, Vila Real de Santo António, 30 de Setembro de 1913, p. 3.

Ayamonte. 23-9-913 - Contrabando e contrabandistas - Nas colunas do primeiro numero d'este jornal, tive ocasião de lêr a queixa d'uma rapariga, referente a episodios passados na casinha do Posto de Vila Real de Santo Antonio. De certo que nenhum leitor se admirou, pois que são casos habituaes, mas no entanto não devemos pôr de parte tão importante assumpto. Sigamos a campanha:

É deveras lamentavel a impressão causada pela severidade dos serviços aduaneiros e de fiscalisação, em todos aqueles que se atreveram a atravessar o Guadiana, para assistir ás grandiosas festas, que aqui se realisaram nos dias 7, 8, 9 e 10 do corrente mez de Setembro.

Eis pois, o que me diz um dos nossos visitantes, a tal respeito:

Meu amigo: - Como sabe, no dia em que tive ocasião de o ir visitar e abraçar e ao mesmo tempo visitar essa tão bela e hospitaleira cidade hespanhola, não me quiz retirar sem

trazer uma lembrança para o meu petiz, a qual foi o carrinho de folha que comprei quando ia na sua companhia, e que custou $20 centavos. Como julgo que será de seu interesse, venho contar-lhe o que sucedeu ao celebre brinquedo, bem como uma conversação que surpreendi... sem querer. De regresso da minha viagem de recreio e a bordo d'um dos vapores que fazem a carreira de Vila Real a Ayamonte e vice-versa, tive ocasião de ouvir algumas tagarelas que discutiam acaloradamente sobre alfandega, fiscalisação, direitos e contrabando. Eu, claro está, que nunca a curiosidade me abandonou, apressei-me logo a entrar na conversação, para disfarce, não deixando todavia, de ao mesmo tempo aplicar o ouvido atentamente, para apanhar uma conversação, travada entre duas senhoras, que vinham do lado oposto ao das tagarelas, isto é: eu vinha no centro dos dois grupos.

Uma d'essas senhoras vestia toilete branca e outra vestia de preto. Com voz suave e entre dentes falavam de assumpto semelhante ao que nós tambem falavamos, mas que apesar de falarem em segredo, ouvi distintamente o seguinte: Não acha minha senhora, que é injusto o que se está passando na Casinha do Posto em Vila Real? Calcule V. Ex.ª que hontem passou a sr.ª F... acompanhada de seu esposo e uma filhinha, que trazia na mão uma bonequinha de pequeno valor, e ao chegar ali a guarda fiscal, *cumprindo o seu dever*, apreendeu a referida boneca levando-a para a alfandega, de onde poderia ser levantada, logo que pagasse o competente despacho.

Eu ao ouvir isto, julguei ser brincadeira, mas ao desembarcar certifiquei-me da verdade! pois que me foi apreendido o celebre carrinho, sob pena de ter de pagar de direitos o que o brinquedo não valia. Mas voltando á conversação que surpreendi e á qual estive sempre atento. Á primeira dama respondeu a sua companheira:

Sim?! É na verdade uma pouca vergonha!... E eu que comprei um vestido de seda, um chaile, um casaco de peluche e mais alguns objetos, por me dizerem que havia mais facilidade em os passar sem pagar direitos.

Resposta da senhora que vestia de branco: Ah!... não se apoquente V. Ex.ª Já vejo que não conhece o serviço...

Então julga que por apreenderem objetos insignificantes, não ha facilidade em passar os que verdadeiramente teem valor e importancia?

Ha, sim minha senhora. Oiça V. Ex.ª Quando hontem entrei n'uma loja de modas para fazer as minhas compras, dirigi-me primeiro ao empregado e perguntei-lhe: Sabe se está cá o sr. Antonio Pápa?

Não está, respondeu-me o caixeiro. Então não me resolvo comprar cousa alguma, pois era ele que se encarregava de pôr os objetos em minha casa, livre de direitos.

Mas se V. Ex.ª quer posso indicar-lhe algumas pessoas que se dedicam ao mesmo mister... E são de confiança?

Sem duvida. Até mesmo, correm menos perigo. Quem são essas pessoas, o Sr. deve saber?

Sim minha senhora, algumas das mulheres que transitam diariamente negociando com pão, ovos, etc... etc... E como estas senhoras têm um convenio secreto com as fiscalisadoras na Casinha do Posto, mais economico que o tratado de comercio Espano-Portuguez, dedicam-se em larga escala a estes.. serviços. N'esta altura a dama que trajava de preto atalhou, dizendo: N'esse caso se V. Ex.ª quizesse ser-me prestavel, obsequiava-me bastante indicando-me alguma d'essas senhoras, pelo que lhe fico bastante reconhecida.

Oh! pois não, da melhor vontade. Até mesmo querendo V. Ex.ª pode juntar-se tudo na mesma loja, porque o proprio dono do estabelecimento as manda chamar e envia os objetos ao seu destino.

Meu caro amigo, não pude apurar mais nada, porque chegamos ao terminus da viagem, mas pelo que ouvi creio que podemos comprar o que queiramos e que entregando ás taes mulhersinhas, estamos livres d'incomodos e do pagamento dos respectivos direitos d'alfandega.

Hoje ficamos por aqui, mas no proximo numero publicaremos o restante da carta do nosso visitante e dedicado amigo.

Doc. n.º 70

1914.01.15 - Lisboa

Intervenções parlamentares sobre a manutenção da carreira regular de vapores entre Mértola e Vila Real de Santo António, no rio Guadiana.

Diário da Câmara dos Deputados, Lisboa, 1914, p. 5-8.

24.ª Sessão Ordinária, em 15 de Janeiro de 1914.

O Sr. Presidente: - Vai ler-se a proposta de lei apresentada pelo Sr. Ministro da Marinha e para a qual S. Ex.ª requereu a urgência e dispensa do Regimento.

É lida na mesa.

N.º 22 - D

Tendo terminado no dia 13 do corrente mês o contrato firmado em 13 de Janeiro de 1904 entre o Govêrno e a firma comercial Viúva Macieira & Filhos, e que pela portaria de 30 de Maio de 1904 fôra transferido para a Empresa Portuguesa de Navegação para o Algarve e Guadiana, e tendo a mesma Empresa declarado sómente querer usar da faculdade de prorrogação conferida na condição 15.ª do mesmo contrato, para o serviço de navegação a vapor entre Mértola e Vila Rial de Santo António, com escala por Pomarão e Alcoutim, por considerar sem interêsse para ela própria a navegação de cabotagem entre Lisboa e os portos do Algarve;

Considerando que é de grande necessidade não interromper o serviço de navegação do Guadiana, que bem carece duma ligação regular entre as suas diversas localidades marginais, que não podem beneficiar doutros meios de comunicação melhor adequados ao tráfego usual;

Tendo em atenção que a cabotagem da costa entre Lisboa e o Algarve, em presença da comunicação das linhas férreas existentes e das que num futuro próximo serão postas em exploração, não se afigura por emquanto ser de imperiosa necessidade para um serviço obrigatório subsidiado pelo Govêrno, convindo portanto deixar êsse tráfego à navegação livre que decerto acorrerá naturalmente em conformidade com os interêsses gerais afluentes; temos a honra de submeter à apreciação do Congresso da República Portuguesa a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º É o Govêrno autorizado a prorrogar por mais cinco anos, sómente para o serviço de navegação a vapor entre Mértola e Vila Rial de Santo António, com escala por Pomarão e Alcoutim, o contrato de navegação que foi firmado em 13 de Janeiro de 1904 entre o Govêrno e a firma comercial Viúva Macieira & Filhos, e transferido para a Empresa Portuguesa de Navegação para o Algarve e Guadiana.

Art. 2.º Deixam de estar em vigor as partes do referido contrato que se referem à navegação entre Lisboa e os portos do Algarve.

Art. 3.º O subsídio anual de que trata a condição 13.ª do mesmo contrato deve ficar entendido como sendo 3.250$ para o serviço entre Mértola e Vila Rial de Santo António com escala por Pomarão e Alcoutim.

Art. 4.º Seis meses antes de terminado o prazo de cinco anos de prorrogação do contrato, o Govêrno abrirá concurso para a adjudicação do serviço de navegação do Guadiana.

Sala de Sessões, em 15 de Janeiro de 1914. = *José de Freitas Ribeiro.*

Consultada a Câmara, foi aprovada a urgência e dispensa do Regimento para a proposta de lei do Sr. Ministro da Marinha.

O Sr. Machado Santos: - Requeiro a contraprova.

O Sr. Manuel Bravo: - Invoco o §2.º do artigo 116.º do Regimento para a contraprova.

O Sr. Presidente: - Os Srs. Deputados que rejeitam a urgência e dispensa do Regimento para a proposta do Sr. Ministro da Marinha, tenham a bondade de se levantar.

Procedeu-se à contagem.

O Sr. Presidente: - Estão de pé 32 Srs. Deputados e sentados 48. Está, portanto, aprovada a urgência e dispensa do Regimento.

O Sr. Presidente: - Vai ler-se, para entrar em discussão na generalidade, a proposta de lei do Sr. Ministro da Marinha.

Lê-se na mesa.

O Sr. Jorge Nunes: - Sr. Presidente: pedi a palavra porque de forma alguma posso concordar com a proposta que acaba de ser lida e para a qual a Câmara aprovou a urgência e dispensa do Regimento.

Para o Algarve é e foi sempre muito necessário o transporte de passageiros e mercadorias por via marítima, em virtude de serem muito elevadas as tarifas do caminho de ferro.

Mas, Sr. Presidente, não é só sôbre êste ponto de vista que eu quero encarar a proposta de lei do Sr. Ministro da Marinha, mas sob um outro, que eu vou submeter à consideração da Câmara: pelo contrato actual, feito entre o Estado e a viúva Macieira & Filhos e que depois esta firma traspassou para a Empresa de Navegação Portuguesa, obriga-se essa empresa a fazer o transporte, não só fluvial, subindo o Guadiana desde Vila Rial até Mértola, mas também a navegação de cabotagem para os portos do Algarve, tocando em Sines.

Sucede, porêm, que esta empresa, pelo facto de a navegação de cabotagem representar para ela um encargo - segundo ela diz - por não tirar daí lucros compensadores, vem agora, terminado o prazo do contrato, declarar que não lhe convêm essa parte do contrato anterior, mas que lhe convêm continuar apenas com o movimento fluvial acima de Vila Rial de Santo António, pelo que pede apenas a prorrogação do contrato nessa parte.

Em primeiro lugar, Sr. Presidente, deve dizer que nunca um Gôverno é colhido de surpreza ao terminar um contrato desta natureza *(Apoiados)*.

O Gôverno sabia perfeitamente que no dia 13 de Janeiro terminava o prazo do contrato, e, portanto, se tinha necessidade de o manter, já aqui devia ter vindo apresentar uma proposta de lei, de maneira que as comissões se pudessem pronunciar sôbre ela e a Câmara se manifestasse com toda a consciência. Não era agora, depois de terminado o contrato, que o Sr. Ministro da Marinha devia vir pedir, com toda a urgência, a sua prorrogação, - de mais a mais sem se saber se outra empresa faria êsse serviço em muito melhores condições *(Apoiados)*.

Os interêsses e conveniências do povo de Vila Rial de Santo António, Mértola e Alcoutim são bastante respeitáveis para chamarem a atenção da Câmara e do Sr. Ministro da Marinha, no sentido de que sejam dadas providências, a fim de que êsses povos não fiquem com as suas comunicações cortadas como o resto do país.

Mas pergunto eu: ¿porque é que S. Ex.ª o Sr. Ministro da Marinha se não lembrou também doutros povos do litoral, com os quais não há, sob o ponto de vista comercial, pode dizer-se senão um meio de comunicação, que é o mar, pois que o outro, a via terrestre, só de carro tem 22 léguas a percorrer?

¿Calcula S. Ex.ª o que seja fazer 22 léguas em diligência?

Pois é nesta ocasião e nestas condições que o Sr. Ministro da Marinha vem propôr a prorrogação do contrato, sem se lembrar do povo de Sines, não tendo por êle a mais pequena consideração.

Se nós amanhã quisermos fazer a adjudicação por concurso em hasta pública, estou certo de que não faltarão concorrentes que se obriguem não só à navegação acima de Vila Rial de Santo António, mas também à navegação de cabotagem, tocando em Sines e em outras povoações de litoral do Algarve.

Eu faço estas considerações porque não só tenho feito êsse trajecto em diligência, como já o fiz em vapor, e tive a ocasião de verificar que a gente pouco remediada que do Algarve se desejava transportar para Lisboa o fazia sempre pelo vapor, porque não tinha recursos para o fazer em caminho de ferro. E pregunto ainda: ¿sabendo-se que a vila importantíssima de S. Tiago de Cacêm se abastece pelo pôrto de Sines, quanto não fica onerada a mercadoria com vinte léguas em carro de tracção animal?

¿Em que condições fica o comércio dessas povoações, de S. Tiago de Cacêm e de Sines, no dia em que se desobrigue a Companhia de Navegação para o Algarve de fazer tocar um vapor de quinze em quinze dias no pôrto de Sines?

¡V. Ex.as podem lá calcular o prejuízo que isto acarreta para o comércio daquelas duas importantes povoações!

Uma proposta como esta que o Sr. Ministro da Marinha mandou para a mesa, merece o estudo aturado de toda a Câmara. Não se trata duma questão política...

O Sr. Urbano Rodrigues: - Apoiado!

O Orador: - ... nem de um projecto de campanário...

O Sr. Urbano Rodrigues: - Apoiado!

O Orador: - ... e não se deve tratar aqui das conveniências de A ou de B na administração local, mas duma proposta de lei da qual podem resultar graves prejuízos para milhares de pessoas. São para respeitar, não há dúvida, os interêsses e conveniências do povo raiano algarvio até Mértola, mas também merecem igual respeito os interêsses do povo do litoral do Algarve e do distrito de Lisboa.

E S. Ex.as que me apoiarem provam que implícitamente estão de acôrdo comigo, isto é, concordam em que a proposta não deve ser discutida e votada de afogadilho.

O Sr. Urbano Rodrigues: - Foi apenas eu que apoiei S. Ex.ª.

O Orador: - A Câmara não deixará de votar no sentido que aponto, pois não deve permitir-se que no mesmo país uns sejam considerados como filhos e outros como enteados.

O que não pode nem deve consentir-se é que prorrogue o contrato, na parte que diz respeito à viação fluvial, por que convêm à empresa, mantendo-lhe o subsídio anterior por êsse serviço, e ao mesmo tempo se desobrigue essa mesma empresa do serviço de cabotagem porque à mesma empresa não convém, condição essa que estava no anterior contrato e que, até hoje, tem sido sempre respeitada.

Invoca-se, porêm, no relatório da proposta de lei uma razão: a empreza supõe cair na ruína, porque dentro de um ano e meio ou dois anos uma linha férrea fará dispensar os seus serviços. Ora, nós sabemos a morosidade com que os serviços de obras públicas e bem assim os serviços de construção de caminho de ferro são feitos. Há algumas excepções, é certo, e o da construção do caminho de ferro do Vale do Sado é um dêles, porquanto à sua frente se encontra um engenheiro que lhe dedica toda a sua energia e inteligência, que são muitas, de maneira que as obras dêsse caminho de ferro correm com mais rapidez do que aquelas que são feitas exclusivamente por conta do Estado.

Mas o que é facto é que essa linha, que é a do Vale do Sado como disse, ainda dentro de dois anos não passará duma linha em construção.

A não ser que o Sr. Ministro tenha em menos atenção os interêsses daquela região, - a do sul do distrito de Lisboa, - supondo que ela, dada a sua importância, pode passar dois anos sem estes benefícios. Neste caso o meu procedimento será outro.

Eu pregunto, pois, Sr. Presidente, se não tenho razão para protestar com toda a veemência contra a proposta de S. Ex.ª, se ela não fôr modificada de forma a acautelar os interêsses legítimos dos povos de S. Tiago de Cacêm e Sines.

Visto que estamos discutindo a proposta na generalidade, eu voltarei ainda à questão. Mas estou certo de que as minhas palavras calarão no espírito do Sr. Ministro, pois êsse é o desejo de todos que apenas querem que se faça justiça.

Como disse, na discussão da especialidade eu exporei o que entender por conveniente. Por agora o que quero é chamar a atenção do Sr. Ministro e, porventura, dos Srs. Deputados que até agora apoiam a sua proposta, para que ela não vá por diante tal como foi apresentada.

O Orador não reviu.

O Sr. Urbano Rodrigues: - Embora ontem tivessem aplaudido, extraordinàriamente, a minha estreia, da direita da Câmara, a verdade é que é hoje a primeira vez que tomo a palavra nesta casa do Parlamento. Por êsse motivo, dirijo as minhas saudações a V. Ex.ª, Sr. Presidente, e a todos os meus colegas, a despeito de não ser daqueles Deputados, que pretendem fazer a sua carreira com os aplausos e as simpatias da oposição.

Apoiei o Sr Jorge Nunes quando S. Ex.ª disse que era preciso não fazer, duma questão desta ordem, questão de campanário. Tratando dêste assunto, interesso-me por êle, como Deputado da Nação, e não só como representante da região; por isso, junto do Sr. Ministro da Marinha e da Empresa de Navegação, procurei chegar a uma solução que se harmonizasse com os interêsses do meu círculo, sem prejudicar a região servida pela navegação para o Algarve.

A Empreza que tinha esta navegação a seu cargo, juntamente com o serviço fluvial no Guadiana, reconheceu que só êste último lhe dava algum resultado na época de verão, visto necessitar para as carreiras do Algarve de material importante que não lhe convinha adquirir, sabendo que dentro de dois ou três anos, construídas as linhas do Vale do Sado e de Lagos, o movimento de passageiros e o trânsito de mercadorias diminuiria considerávelmente se não cessasse quási por completo. Nestas condições, chegado o dia 14 de janeiro, termo do seu contrato, a Empresa declarou ao Sr. Ministro da Marinha que não desejava renová-lo como lhe era permitido, apresentando uma proposta no sentido da separação das duas linhas, que já tinham no orçamento subsídio separado.

O Sr. Ministro da Marinha não aceitou a proposta e pediu à Empresa que procurasse, entendendo-se com alguma companhia de navegação, ficar com ambas as carreiras.

A Empresa tratou desta questão com toda a boa vontade, procurou vários armadores, como as casas de Wimmer e Glamas, mas chegou à conclusão de que não havia forma de prorrogar o contrato pela dificuldade de adquirir outro vapor. E então, a Empresa prontificou-se a fazer a navegação livre para os portos ao sul de Lisboa se lhe fôsse adjudicada apenas a navegação no Guadiana, que, cessando, ocasionaria gravíssimos prejuízos principalmente no concelho de Mértola, cuja sede fica a mais de 50 quilómetros da primeira estação de caminho de ferro.

¿O que havia de fazer? Abrir concurso?

É fora de dúvida que, abrindo-se concurso, nenhum concorrente apareceria, porque ninguém iria arriscar grandes capitais com a certeza de sofrer a concorrência dos caminhos

de ferro que se projectam. Recordo-me de que o Sr. Brito Camacho ao tratar-se da discussão do caminho de ferro de Portimão, propôs que o subsídio dado à Empresa de navegação passasse para êsse caminho de ferro, visto as duas linhas em concorrência não poderem viver.

Assim, pois, o concurso ficaria deserto e a Empresa que actualmente, para não criar dificuldades, tem feito voluntáriamente as carreiras no Guadiana nem essas quereria provávelmente continuar.

É preciso acentuar que nesta época do ano a Empresa perde e só o Estado lucra fazendo transportar em boas condições os seus funcionários, a guarda republicana, a guarda fiscal e os empregados dos impostos, cujo movimento é grande pela proximidade da fronteira. Portanto, a proposta do Sr. Ministro da Marinha é a única solução conveniente.

Sr. Presidente: julgo ter dito o suficiente para esclarecer a Câmara e para demonstrar que, nesta questão, não me moveram interêsses de política de campanário. Não faço essa política, nem nunca a fiz, e aqueles que tiveram de defrontar-se comigo na minha propaganda eleitoral sabem perfeitamente que eu nunca fiz promessas ao povo a não ser a de defender as causas justas.

Tenho dito.

Vozes: - Muito bem.

O orador foi cumprimentado.

Doc. n.º 71

1914.07.21 - Lisboa

Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, II, 1914, p. 61-62.

Boletim Official da Direcção Geral das Alfandegas e Contribuições Indirectas, Lisboa, 7, 1914, p. 399-404.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

2.ª Repartição

Lei n.º 254

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Reorganização geral do serviço e pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes

Artigo 1.º Haverá uma corporação de pilotos em cada um dos portos constantes do mapa A, com o pessoal nele mencionado.

Art. 2.º Além dêste pessoal haverá nas corporações e pagos por elas, o número de tripulantes necessários para as embarcações das corporações, sendo o seu número fixado por elas com a prévia sanção dos capitães dos portos.

Art. 3.º Todas as embarcações mercantes nacionais ou estrangeiras devem tomar pilôto, tanto para entrarem como para saírem as barras ou portos, e se por qualquer circunstância o não fizerem, não sendo por caso de fôrça maior, não ficam isentos do pagamento das respectivas taxas de pilotagem; porêm, para navegarem em rios, no interior dos portos ou para mudança de local, é indispensável terem pilôto a bordo.

§ 1.º Exceptuam-se da disposição dêste artigo as embarcações nacionais de tráfego local, pesca, costeiros e de pequena cabotagem, bem como quaisquer outras embarcações nacionais ou estrangeiras que, por lei especial, estejam isentas dêsse pagamento.

§ 2.º Nos portos artificiais e nas docas fechadas a pilotagem é obrigatória e feita em conformidade com os respectivos regulamentos.

Art. 4.º Os navios de guerra nacionais e estrangeiros podem ou não tomar pilôto, e sómente quando o tomarem ficam obrigados ao pagamento da verba de pilotagem, que será feito pelas tabelas estabelecidas, a não ser para entrarem ou saírem de docas fechadas, em que devem meter pilôto.

Art. 5.º As taxas de pilotagem de entrada ou saída das barras referidas à tonelagem líquida dos navios constantes dos passaportes ou documentos que suas vezes fizerem, incluindo o trabalho de amarrar ou fundear e suspender, são as que constam do mapa B.

§ único. As embarcações nacionais não isentas do pagamento das taxas de pilotagem pagarão 75 por cento das taxas indicadas nas tabelas B e C.

Art. 6.° No serviço de pilotagem dentro dos portos para mudança de amarração, fundeadouro, acostagem, quer a terra quer a navios ou pontões, ou para entrada nas docas, cobrar-se hão as taxas referidas à tonelagem liquida que constam no mapa C. No serviço de noite pagarão mais 50 por cento destas taxas, considerando-se como serviço feito de noite o executado depois de uma hora do pôr do sol até uma hora antes do seu nascimento.

Art. 7.° Se o navio que demandar a barra ou pôrto tiver de sofrer quarentena, o pilôto fica sujeito ao mesmo impedimento, cujo período poderá passar a bordo do mesmo navio ou num lazareto, segundo as circunstâncias, percebendo pelo navio, no primeiro caso, alêm da alimentação em 2.ª classe nos paquetes e em classe equivalente nos outros navios, a importância de 1$ diário, que reverterá para o cofre da corporação; e no segundo caso a importância de 2$, que igualmente reverterá a favor do mesmo cofre, sendo por êste paga a despesa no lazareto feita com a sua alimentação.

Art. 8.° Quando um pilôto, por causa de fôrça maior, tenha de seguir no navio que pilotou de saída, terá a bordo alojamento e alimentação de segunda classe. Terá tambêm, por conta do navio, direito à passagem de regresso na mesma classe e ao subsídio diário de 1$20, durante a ausência do pôrto em que o navio o recebeu em terra; aguardando o regresso terá ainda direito a conveniente hospedagem.

§ único. O subsídio diário de 1$20 reverte para o cofre da corporação.

Art. 9.° Quando o serviço, dos especificados no regulamento de pilotagem, para que tenha sido requisitado um pilôto, se não comece a efectuar três horas depois da hora estabelecida, terá o pilôto direito a receber 1$ como indemnização, que dará entrada no cofre dos pilotos.

Art. 10.° Quando um pilôto fôr requisitado para qualquer serviço a bordo dentro do pôrto ou rio, não especificado no regulamento do serviço de pilotagem, receberá por cada dia 25 por cento das taxas de pilotagem, que dará entrada no cofre da corporação, não podendo esta paga exceder 3$ nem ser inferior a 1$20 diários.

Art. 11.° Fica o Govêrno autorizado a elaborar um novo regulamento dos serviços de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes com todas as alterações ao regulamento em vigor que a prática tenha aconselhado como convenientes e fixando o material novo a adquirir, compatível com o rendimento das taxas a que se referem os artigos 5.° e 6.°.

Art. 12.° Nas capitanias de Lisboa, Pôrto, Setúbal e Vila Rial de Santo António uma parte do rendimento proveniente da adopção de taxas a que se referem os artigos 5.° e 6.° será destinada a constituir um fundo especial para a conservação, reparação e aquisição de material e será depositada na Caixa Geral de Depósitos em conta especial.

Art. 13.° O material novo para as barras de Lisboa e Pôrto será adquirido por meio dum empréstimo contraído pela corporação dos pilotos, na Caixa Geral de Depósitos ou em qualquer outro estabelecimento bancário, quando aquela o não faça, não podendo o mesmo exceder a importância para encargo da qual bastem os 18 por cento depositados, nos termos do artigo 14.°

§ único. O material novo para as outras capitanias e suas delegações será adquirido por meio de empréstimos especiais feitos na Caixa Geral de Depósitos ou em qualquer outro estabelecimento bancário, quando aquela o não faça, em harmonia com os rendimentos inerentes às ditas capitanias e delegações.

Art. 14.° Para os juros e amortização dos empréstimos a efectuar serão, mensalmente, depositados na Caixa Geral de Depósitos 18 por cento da receita bruta das taxas do pôrto, e logo que êsses empréstimos estejam saldados será feito o depósito de 10 por cento da mesma receita, como fundo de reserva destinado à aquisição de material que as corporações de pilotos possam precisar.

Art. 15.° Os depósitos a efectuar na Caixa Geral de Depósitos, destinados ao fundo especial de que trata o artigo 12.o, nas capitanias de Setúbal e Vila Rial de Santo António, serão estabelecidos no novo regulamento do serviço de pilotagem.

Art. 16.° Fica o Govêrno autorizado a alterar a tabela do mapa B, quando a experiência prove haver necessidade de o fazer.

Art. 17.° Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro da Marinha a faça imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Govêrno da República, e publicada em 21 de Julho de 1914. = *Manuel de Arriaga* = *Augusto Eduardo Neuparth.*

MAPA A

Quadro do pessoal das corporações de pilotos

Lisboa:	Esposende:
1 Pilôto-mor.	1 Pilôto.
1 Sota Pilôto-mor.	**Vila do Conde:**
5 Cabos pilotos.	1 Pilôto.
42 Pilotos efectivos.	**Aveiro:**
12 Pilotos provisórios.	1 Cabo pilôto-chefe.
S. Martinho:	
2 Pilotos.	**Figueira da Foz:**
Setúbal:	1 Cabo pilôto-chefe.
1 Pilôto-mor.	2 Pilotos.
2 Cabos pilotos.	**Faro e Olhão:**
8 Pilotos efectivos.	1 Pilôto-mor.
3 Pilotos provisórios.	1 Cabo pilôto.
Sines:	3 Pilotos efectivos.
1 Pilôto.	1 Pilôto provisório.
Vila Nova de Milfontes:	**Vila Nova de Portimão:**
2 Pilotos.	1 Cabo pilôto-chefe.
Porto de Leixões:	2 Pilotos efectivos.
1 Pilôto-mor.	**Tavira:**
1 Sota Pilôto-mor.	1 Pilôto.
2 Cabos pilotos.	**Vila Rial de Santo António:**
24 Pilotos efectivos.	1 Pilôto-mor.
4 Pilotos provisórios.	1 Cabo pilôto.
Caminha:	6 Pilotos efectivos.
2 Pilotos.	1 Pilôto provisório.
Viana do Castelo:	**Angra do Heroismo:**
1 Cabo pilôto-chefe.	1 Cabo pilôto.
2 Pilotos efectivos.	1 Pilôto efectivo.
1 Pilôto provisório.	1 Pilôto provisório.

MAPA B

Tabela das taxas de pilotagem a que se refere o artigo 3.°

Tonelagem				Escudos	Tonelagem				Escudos
	Até	40	...	1,20	3:501	a	3:750	...	23,50
41	a	60	...	1,80	3:751	»	4:000	...	24,00
61	»	80	...	2,40	4:001	»	4:250	...	24,50
81	»	100	...	3,00	4:251	»	4:500	...	25,00
101	»	120	...	3,60	4:501	»	4:750	...	25,50
121	»	140	...	4,20	4:751	»	5:000	...	26,00
141	»	160	...	4,80	5:001	»	5:250	...	26,50
161	»	180	...	5,40	5:251	»	5:500	...	27,00
181	»	200	...	6,00	5:501	»	5:750	...	27,50
201	»	220	...	6,60	5:751	»	6:000	...	28,00
221	»	240	...	7,20	6:001	»	6:250	...	28,50
241	»	260	...	7,60	6:251	»	6:500	...	29,00
261	»	300	...	8,00	6:501	»	6:750	...	29,50
301	»	350	...	8,50	6:751	»	7:000	...	30,00
351	»	400	...	9,00	7:001	»	7:250	...	30,50
401	»	450	...	9,50	7:251	»	7:500	...	31,00
451	»	500	...	10,00	7:501	»	7:750	...	31,50
501	»	550	...	10,50	7:751	»	8:000	...	32,00
551	»	600	...	11,00	8:001	»	8:500	...	32,50
601	»	650	...	11,50	8:501	»	9:000	...	33,00
651	»	700	...	12,00	9:001	»	9:500	...	33,50
701	»	750	...	12,50	9:501	»	10:000	...	34,00
751	»	800	...	13,00	10:001	»	10:500	...	34,50
801	»	850	...	13,50	10:501	»	11:000	...	35,00
851	»	900	...	14,00	11:001	»	11:500	...	35,50
901	»	950	...	14,50	11:501	»	12:000	...	36,00
951	»	1:000	...	15,00	12:001	»	12:500	...	36,50
1:001	»	1:100	...	15,50	12:501	»	13:000	...	37,00
1:101	»	1:200	...	16,00	13:001	»	13:500	...	37,50
1:201	»	1:300	...	16,50	13:501	»	14:000	...	38,00
1:301	»	1:400	...	17,00	14:001	»	14:500	...	38,50
1:401	»	1:500	...	17,50	14:501	»	15:000	...	39,00
1:501	»	1:600	...	18,00	15:001	»	15:500	...	39,50
1:601	»	1:700	...	18,50	15:501	»	16:000	...	40,00
1:701	»	1:800	...	19,00	16:001	»	16:500	...	40,50
1:801	»	1:900	...	19,50	16:501	»	17:000	...	41,00
1:901	»	2:000	...	20,00	17:001	»	17:500	...	41,50
2:001	»	2:250	...	20,50	17:501	»	18:000	...	42,00
2:251	»	2:500	...	21,00	18:001	»	18:500	...	42,50
2:501	»	2:750	...	21,50	18:501	»	19:000	...	43,00
2:751	»	3:000	...	22,00	19:001	»	19:500	...	43,50
3:001	»	3:250	...	22,50	19:501	»	20:000	...	44,00
3:251	»	3:500	...	23,00					

MAPA C

Tabela das taxas de pilotagem, dentro dos portos, a que se refere o artigo 4.º

Tonelagem				Escudos	Tonelagem				Escudos
	Até	200	...	1,20	3:001	a	5:000	...	3,30
201	a	500	...	1,80	5:001	»	7:000	...	3,60
501	»	1:000	...	2,40	7:001	»	10:000	...	4,00
1:001	»	3:000	...	3,00	Sup.or	»	10:000	...	5,00

Paços do Govêrno da República, em 21 de Julho de 1914. = O Ministro da Marinha, *Eduardo Augusto Neuparth*.

Doc. n.º 72

1914.07.29 - Lisboa

Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, II, 1914, p. 35-38.

MINISTERIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

2.ª Repartição

Por ordem geral do Ex.mo Ministro da Marinha publicam-se os seguintes documentos e respectivos despachos, conforme deliberação do Conselho de Ministros:

Renovação de contrato para o serviço de carreiras de navegação a vapor entre Mértola e Vila Rial de Santo António, com escala por Pomarão e Alcoutim.

Aos 6 dias do mês de Junho de 1914, no Ministério da Marinha, e gabinete do Ex.mo Ministro da Marinha, capitão de fragata, Augusto Eduardo Neuparth, compareci eu, o contra - almirante, Manuel Lourenço Vasco de Carvalho, Director Geral da Marinha, e estando presentes duma parte o dito Ex.mo Ministro, como primeiro outorgante, em nome do Govêrno da República Portuguesa, e da outra parte, como segundo outorgante, a firma Viúva Macieira & Filhos, com o assentimento dos demais compartes da extinta Emprêsa

Portuguesa de Navegação para o Algarve e Guadiana, conforme certidão autentica da acta da sessão da dita Emprêsa de Navegação para o Algarve e Guadiana, de 1 de Maio de 1914, que apresenta e fica junta ao processo, pelos mesmos outorgantes foi dito na minha presença, e na das testemunhas abaixo mencionadas, assistindo a este acto o ajudante do Procurador Geral da República, bacharel Augusto Luis Vieira Soares, que concordaram na renovação de contrato para o serviço de carreiras de navegação a vapor entre Mértola e Vila Rial de Santo António, com escala por Pomarão e Alcoutim, conforme foi autorizado pela lei n.º 136, de 9 de Abril próximo passado, publicada no *Diário do Governo* n.º 5, da 1.ª serie, e com as alterações na mesma consignadas, nos termos e condições seguintes:

1.ª

O adjudicatário obriga-se a carreiras diárias entre Mértola e Vila Rial de Santo António e vice-versa, de 1 de Julho a 30 de Outubro, e em dias alternados, desde 1 de Novembro a 30 de Junho.

2.ª

As horas de partida de Mértola serão fixadas em tabelas mensais, préviamente submetidas à aprovação da capitania do pôrto de Vila Rial de Santo António, e às quais o adjudicatário dará a máxima publicidade.

3.ª

A demora em cada pôrto será a indispensável para o movimento de passageiros e carga.

4.ª

O vapor fundeará nos ancoradouros nos lugares que lhe forem designados pela autoridade marítima.

5.ª

O vapor terá lotação, comodidades, condições de velocidade e solidez próprias para o serviço especial a que se destina.

Será examinado e experimentado pelo capitão do pôrto de Vila Real de Santo António e só começará o serviço depois de aprovado, podendo a mesma autoridade

inspecciona-lo, sempre que julgue necessário, sendo o adjudicatário obrigado a cumprir as instruções que lhe forem dadas pelo Govêrno, em resultado das inspecções.

6.ª

Sempre que o Govêrno julgar conveniente, poderá nomear um oficial de marinha como seu delegado, a fim de percorrer a linha e examinar o modo como o serviço é cumprido. A êste oficial dará o adjudicatário passagem de 1.º classe.

7.ª

O adjudicatário, emprêsa, parçaria ou companhia que o mesmo organizar para a exploração do seu contrato terá a sede em Mértola, e em todos os portos do destino, ou escala, terá agentes.

8.ª

As tarifas de passageiros são as designadas na tabela junta, com a redução de 20 por cento nos preços das passagens de 1.ª e 2.ª classe.

9.ª

O Govêrno gozará do benefício de 60 por cento nas passagens do Estado.

A percentagem é calculada sôbre os preços da respectiva tabela.

O transporte das malas, encomendas e mais serviços do correio, dos dinheiros do Estado, papel selado, letras e impressos do Estado é gratuito.

10.ª

O Govêrno concede ao adjudicatário o subsidio anual de 3.250$.

O subsidio será liquidado e pago mensalmente.

A apreciação das viagens será feita pelo capitão do pôrto de Vila Rial de Santo António, pelo qual será passada a competente certidão.

11.ª

A concessão do subsídio não importa o exclusivo de qualquer espécie, ficando livre a navegação de vapor entre qualquer dos portos mencionados, nos termos da legislação em vigor.

12.ª

A duração do contrato será por quatro anos, a contar da data da assinatura do mesmo.

Êste contrato poderá ser denunciado por qualquer das partes, logo que tenha passado metade do prazo da sua validade, contando que dessa denúncia seja feito aviso prévio con seis meses de antecipação.

13.ª

O adjudicatário poderá importar, livres de direitos, os barcos de vapor, máquinas, caldeiras, bóias, amarrações e acessórios necessários para o serviço que explorar, segundo as condições do seu contrato, ficando sujeito aos regulamentos e instruções que o Gôverno julgar necessários para fiscalizar o despacho e os objectos acima mencionados.

14.ª

A emprêsa, parçaria ou companhia que o adjudicatário organizar para a exploração de seu contrato será, para todos os efeitos, portuguesa e, como tal, sujeita às leis, tribunais e regulamentos portugueses, não podendo ser admitidos quaisquer privilégios ou imunidades que possam invocar os empregados, tripulantes ou agentes do adjudicatário.

Os estrangeiros interessados na emprêsa, parçaria ou companhia renunciam a todas as suas imunidades e privilégios para o efeito de serem considerados portugueses em todos os actos ou questões que por qualquer modo se refiram à emprêsa, parçaria ou companhia.

15.ª

O adjudicatário fica sujeito às seguintes multas, salvo os casos de fôrça maior devidamente comprovados:

1.º Não saindo o vapor de Mértola nos dias fixados pagará 100$ pelo primeiro dia.

2.º Por cada um dia de demora, alêm do dia fixado para a saída de Mértola, pagará 45$.

3.º Por cada dia que exceder nas viagens redondas de ida e volta pagará 45$ em qualquer das carreiras.

4.º Se qualquer dos vapores deixar de entrar ou tocar nos portos em que é obrigado por êste contrato a entrar ou fazer escala pagará em cada viagem 45$.

§ 1.º As multas serão liquidadas no Ministério da Marinha e pagas por descontos no respectivo subsidio concedido.

§ 2.º O adjudicatário será isento de multas únicamente quando alegar e provar caso de fôrça maior que justifique as faltas.

16.ª

Se o adjudicatário deixar de cumprir as condições do contrato poderá o Govêrno rescindi-lo por decreto seu, sem dependência de processo nem intimação prévia.

a) Não serão fundamento para rescindir o contrato as faltas de saída nos dias marcados ou demora nas viagens, salvo se se der a repetição dêsses casos ou se o adjudicatário, intimado para substituir os vapores que fizerem mau serviço, ou para remediar as causas daquelas faltas, não houver atendido às indicações do Govêrno.

17.ª

As questões que se suscitarem entre o Govêrno e o adjudicatário, com relação ao cumprimento das condições do contrato, serão decididas por árbitros, nomeados: um pelo Govêrno, outro pelo adjudicatário e o terceiro por acôrdo entre as duas partes e, na falta dêste acôrdo, pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

a) Se o Govêrno rescindir o contrato poderá o adjudicatário recorrer, dentro do prazo de quinze dias improrrogáveis, a contar da publicação do decreto da rescisão no *Diário do Govêrno*, para o Supremo Tribunal Administrativo.

b) A decisão arbitral será sempre definitiva.

18.ª

O depósito de 600$ feito na Caixa Geral de Depósitos pelo adjudicatário, e pôsto à ordem do Ministério da Marinha, é caução dêste contrato.

Aprovado o navio pelo Govêrno, poderá ser levantado o depósito, substituindo a caução pela hipoteca sôbre o vapor.

Para poder levantar o depósito deverá o adjudicatário provar por certidão, em forma legal, ter feito o registo desta hipoteca nas estações competentes.

19.ª

No caso em que o vapor empregado na carreira de navegação marcada neste contrato sofra algum sinistro que o impossibilite de navegar, o adjudicatário obriga-se a substitui-lo no prazo de trinta dias por outro de igual lotação, que navegará com bandeira portuguesa.

Se o vapor que o adjudicatário empregar nestas ciscunstâncias não tiver as condições necessárias para satisfazer a todas as cláusulas dêste contrato, obriga-se o adjudicatário a apresentar dentro de quatro meses, salvo caso de fôrça maior, outro vapor com bandeira portuguesa, para substituir definitivamente, e nos precisos termos do contrato, o vapor que se houver inutilizado.

20.ª

No vapor haverá um livro para reclamações, numerado e rubricado pelo chefe do Departamento Marítimo do Sul e no qual os passageiros de 1.ª e 2.ª classes tem o direito de escrever as suas impressões sôbre o serviço de bordo.

À chegada do vapor a Vila Real de Santo António o adjudicatário rubricará a última página dêste livro, que apresentará na capitania do pôrto, que tomará conhecimento das reclamações dos passageiros, e transmiti-las há ao Departamento Marítimo do Sul, ao qual compete informar superiormente acêrca das mesmas.

Os passageiros de 3.ª classe e os tripulantes farão as suas reclamações perante a capitania do pôrto de Vila Rial de Santo Antonio.

21.ª

O serviço de navegação a vapor entre Mértola e Vila Rial de Santo António, com escala por Pomarão e Alcoutim, começará a vigorar desde que seja aprovado o contrato, verificadas as boas condições do vapor nos termos da cláusula 5.ª

Se o adjudicatário não se habilitar conforme o contrato para começar no tempo marcado o serviço a que se obriga perderá para o Estado o depósito de 600$.

Tabela do preço das passagens na carreira do Guadiana

	Pomarão			Alcoutim			Vila Rial de Santo António		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
De ou para Mértola	$60	$40	$20	$80	$60	$30	1$50	1$00	$50
				$40	$30	$15	1$00	$80	$36
							$80	$60	$30

As crianças de colo, grátis; de dois a dez anos, meia passagem.

É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagem; o excesso paga $15 por cada 10 quilogramas.

Nota. — As tarifas de passageiros são as designadas nestas tabelas, com a redução de 20 por cento nos preços das passagens de 1.ª e 2.ª classe na carreira do Guadiana.

As crianças de colo, grátis; de dois a dez anos, meia passagem.

É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagem; o excesso paga $15 por cada dez quilogramas.

Nota. - As tarifas de passageiros são as designadas nestas tabelas, com a redução de 20 por cento nos preços das passagens de 1.ª e 2.ª classe na carreira do Guadiana.

E com estas condições e cláusulas hão por feito e concluído o dito contrato, ao qual assistiu, como fica declarado, o ajudante de Procurador Geral da República, bacharel Augusto Luís Vieira Soares, sendo testemunhas José Dionisio Carneiro de Sousa e Faro, capitão-tenente, chefe da 2.ª Repartição da Direcção Geral da Marinha, e Francisco José Gomes de Moura, terceiro oficial da mesma repartição.

E eu, o contra-almirante Manuel Lourenço Vasco de Carvalho, Director Geral da Marinha, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevi o presente termo de contrato, que assinam comigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lhes ser lido.

Declara-se que fica arquivada neste Ministério uma guia, com o competente recibo, donde consta ter o segundo outorgante, Viúva Macieira & Filhos, feito na Caixa Geral de Depósitos, em 5 do mesmo mês e à ordem dêste Ministério, o depósito de 600$ de que tratam as condições 8.ª e 21.ª dêste contrato.

Acham-se coladas e devidamente inutilizadas seis estampilhas fiscais, das taxas seguintes: 30$, 20$, 10$, 1$, $10 e $07. = *Augusto Eduardo Neuparth* = *Viúva Macieira & Filhos* = *José Dionísio Carneiro de Sousa e Faro* = *Francisco José Gomes de Moura* = *Manuel Lourenço Vasco de Carvalho*, contra-almirante. - Fui presente, *Augusto Soares.*

Ministério da Marinha - Direcção Geral da Marinha - Oficio n.º 849 - Processo n.º 13 - Serviço da República - Ex.mo Sr. Secretário Geral do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado. - Para os devidos efeitos remete-se o adjunto termo de renovação de contrato para o serviço de carreiras de navegação a vapor entre Mértola e Vila Rial de Santo António com escala por Pomarão e Alcoutim, celebrado com a firma Viúva Macieira & Filhos.

Saúde e Fraternidade

Direcção Geral da Marinha, em 8 de Junho de 1914. = O Director Geral *Manuel Lourenço Vasco de Carvalho.*

Conselho Superior da Administração financeira do Estado - Secretaria Geral - Processo n.° 277 - Livro 3.° - N.° 1:422 - Serviço da República - Ex.mo Sr. Director Geral da Marinha. - Devolvo a V. Ex.ª o contrato registado na 1.ª Repartição desta Secretaria Geral sob o n.° 277 e enviado com oficio n.° 849, de 8 do corrente, que o Ex.mo Vogal a quem foi presente entendeu não dever visar por achar vaga a condição 5.ª, pois que deveria fixar a lotação, resistência e velocidade dos barcos a empregar no serviço para bem se garantir a execução do contrato, e a condição 13.ª redigida de forma a poder dar lugar à importação de barcos e materiais superiores ao necessário sem pagamento de direitos, com que o Estado pode ser gravemente prejudicado.

Saúde e fraternidade.

Secretaria Geral do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, em 23 de Junho de 1914. = O Secretario Geral, *Henrique Carlos de Meneses Alarcão.*

Ministério da Marinha - Direcção Geral da Marinha - 2.ª Repartição. - Pela lei n.° 136, de 9 de Abril próximo passado, artigo 5.°, é autorizado o Govêrno a renovar o contrato de navegação a vapor entre Mértola e Vila Rial de Santo António, apenas com alterações relativas ao prazo do contrato e direito de o denunciar.

Não pode esta Repartição pronunciar-se sôbre se jurídicamente a renovação comporta ou até que ponto comporta alterações à letra ou espírito do primitivo contrato.

É um facto, todavia, que a condição 5.ª, a que se refere o Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, está assim redigido no anterior contrato:

«Para a navegação do Guadiana haverá um vapor de lotação e acomodações apropriadas para êste serviço especial».

«No contrato actual essa condição, que reúne a 6.ª e 7.ª do contrato anterior, acrescenta «condições de velocidade e solidez», além da «lotação e acomodações» de que fala o contrato acima mencionado.

Sem, portanto, deixar de ficar no vago a redacção, restringiu-o, todavia, um pouco, o que parece poder fazer-se. Mas o que o Conselho pretende é estabeler detalhes que não estão nem na letra nem no espírito do contrato anterior.

O que é certo é que, visto a mesma condição dispor que o capitão do pôrto de Vila Rial de Santo António tem direito a inspeccionar, quando entenda, o vapor, tendo o concessionário de cumprir as instruções do Gôverno que resultem dessas inspecções, parece à Repartição que dêsse modo ficam estabelecidas suficientes garantias para que o Estado possa fazer manter o vapor nas condições próprias à carreira do contrato.

Também não parece à Repartição que a condição 13.ª, que é a transcrição da condição 16.ª do contrato anterior, possa dar lugar aos inconvenientes apontados pelo dito Conselho, visto que por essa condição o concessionário se sujeita ao regulamento e instruções que o Gôverno julgar necessários para fiscalizar o despacho dos objectos importados, que serão, como nela se diz, só os *importados para o serviço que explorar.*

Além de não ser possivel determinar, préviamente, que artigos poderão ser importados, não é também fácil estabelecer limites, visto que a necessidade dessa importação pode depender de causas meramente acidentais.

De resto, a fixação de tais limites em nada simplificaria a fiscalização do Estado, a que o concessionário se sujeita quando tenha de importar artigos.

Esta Repartição lembra que à assinatura do contrato estava presente o Ex.mo Sr. Ajudante do Procurador Geral da República e parece-lhe conveniente ser ouvido sôbre o assunto o Sr. Consultor de Marinha.

2.ª Repartição da Direcção Geral da Marinha, em 24 de Junho de 1914. = Pelo Chefe, *Albano Mendes Magalhães Ramalho*, sub-chefe. - Ao consultor de marinha para informar. - 26-6-914. = *A. Neuparth*.

Vê-se do presente processo que o Conselho Superior da Administração Financeira do Estado se recusou a visar o contrato (renovação) para o serviço de carreiras de navegação a vapor entre Mértola e Vila Rial de Santo António, com escala por Pomarão e Alcoutim, porque:

1.º Achou vaga a condição 5.ª por se não ter fixado a lotação, resistência e velocidade dos barcos a empregar no serviço, a fim de bem se garantir a execução do contrato.

2.º Achou a condição 13.ª redigida por forma a poder dar lugar à importação de barcos e materiais superiores ao necessário sem pagamento de direitos, com que o Estado pode ser gravemente prejudicado (ofício n.º 1:422, de 23 do corrente).

E é meu parecer, salvo todo o meu respeito pela opinião contrária, que não são necessárias as alterações indicadas pelo Conselho Superior da Administração Financeira do Estado para as citadas condições.

A 5.ª está redigida por forma a obrigar o adjudicatário a empregar vapores que tenham todas as condições necessárias para a carreira a que se refere o contrato, pois na segunda parte da mesma condição se determina que o vapor *só começará o serviço depois de aprovado* pelo capitão do pôrto de Vila Rial de Santo António, e que o adjudicatário *fica obrigado* a cumprir as instrucções que lhe forem dadas pelo Gôverno em resultado das inspecções.

Na condição 13.ª determina-se que o adjudicatário poderá importar, livres de direitos, os objectos «necessários para o serviço que explorar, segundo as condições do seu contrato» e, por isso, é *evidente que serão só estes os objectos* que êle pode importar livres dos direitos.

Alêm disso, pela segunda parte da mesma condição, ficou o adjudicatário sujeito a regulamentos e instrucções que o Gôverno julgar necessários para fiscalizar o despacho daqueles objectos, e *com esta fiscalização* não poderá o adjudicatário importar, livres de direitos, objectos que não sejam dos «necessários para o serviço que explorar, segundo as condições do seu contrato».

Lisboa, 29 de Junho de 1914. = *Alberto Teixeira de Sampaio*, consultor de marinha.

Aprovado em Conselho de Ministros. - 7-7-914. = *B. Machado* = *Augusto Eduardo Neuparth.*

Doc. n.º 73

1914.08.20 - Lisboa

Quadro da Corporação de Pilotos da Barra de Vila Real de Santo António e rio Guadiana.

Collecção Official de Legislação Portugueza, Lisboa, II, 1914, p. 179.

Vila Rial de Santo António

Art. 203.° O pessoal do quadro activo da corporação de pilotos da barra de Vila Rial de Santo António e Rio Guadiana é o seguinte:

1 Pilôto-mor

1 Cabo de pilotos

6 Pilotos efectivos

1 Pilôto provisório

Art. 204.° As pilotagens de entrada e saída, trabalhos no Rio Guadiana ou quaisquer outros serviços, serão feitos igualmente pelos pilotos, os quais poderão constituir duas secções, que alternarão regularmente no serviço da barra e navegação no rio.

§ unico. O capitão do pôrto resolverá a êste respeito, segundo as circunstâncias, o que julgar mais conveniente ao serviço.

Art. 205.° Ao pilôto-mor, alêm da direcção de todos os serviços, cabe em especial a vigilância das pilotagens de entrada e saída e o estudo das barras e de todos os canais que dêem ou possam vir a dar entrada no Rio Guadiana, para que todos os pilotos tenham perfeito conhecimento das alterações de fundo e direcção dessa barra e canais, e propor ao capitão do pôrto a colocação de bóias e marcas em terra que julgue conveniente para a navegação.

Ao cabo de pilotos compete em especial a direcção do serviço de pilotagem no Rio Guadiana até ao Pomarão, onde deverá permanecer, quando o capitão do pôrto assim julgue conveniente.

Art. 206.° Os navios de longo curso pagarão pela pilotagem no Rio Guadiana, desde o fundeadouro de Vila Rial de Santo António até Pomarão e Alcoutim, respectivamente 100 por cento e 50 por cento das taxas de pilotagem.

Art. 207.° Será mensalmente depositado na Caixa Geral de Depósitos 20 por cento da receita bruta das taxas do pôrto e rio, para conservação, reparação e aquisição do material, nos termos do § 1.° do artigo 39.°.

§ 1.° Será adquirido um vapor para o serviço de pilotagem, por meio de empréstimo contraído na Caixa Geral de Depósitos ou outro qualquer estabelecimento bancário, quando aquela o não faça, não podendo o mesmo exceder a importância para cobrir os encargos da qual bastem os rendimentos depositados em conformidade com êste artigo.

§ 2.º Aplica-se a êste pôrto, desde que tenha vapor para o serviço de pilotagem, o estabelecido nos artigos 143.º e 144.º do regulamento.

Doc. n.º 74

1914.08.26 - Mértola

Constituição de uma parceria marítima para a exploração da navegação a vapor no rio Guadiana.

ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livros de Notas n.º 86 do 2.º Ofício*, fl. 24-25v e *n.º 87 do 2.º Ofício*, fl. 1-2v.

(*fl. 24*) Aos vinte e seis de agosto de mil novecentos e catorze, nesta vila de Mertola e meu escritorio, perante mim, notario Eugenio Augusto da Silva Junior, compareceram: em primeiro logar, José Pedro Monteiro da Lança Cordeiro, casado, proprietario, morador nesta vila; e em segundo logar, Manuel <digo logar Francisco.> Eduardo Alen Gomes, (*fl. 24v*) solteiro e maior, proprietario, morador nesta mesma vila. Ambos os outorgantes são pessoas do meu conhecimento e do das testemunhas idoneas adiante nomeadas e no fim assinadas, que tambem conheço, de que dou fé. E perante mim e as mesmas testemunhas por ambos os outorgantes foi dito: Que constituem uma parceria maritima em harmonia com o artigo quatrocentos noventa e cinco do Codigo Comercial, para os fins e nas condições constantes dos artigos seguintes: Artigo primeiro. O fim da presente parceria é explorar a concessão que foi feita pelo Governo á Empresa Portuguesa de Navegação para o Algarve e Guadiana, e que a mesma Empresa lhes vae trespassar ou ceder, para a navegação a vapor no Guadiana, e bem assim qualquer outra especulação maritima que os outorgantes resolvam intentar, nos termos deste contrato. Artigo segundo. A duração desta parceria será a da concessão mencionada, podendo ser prorogado esse praso, nos termos deste contracto e da Lei, se assim convier aos compartes. Artigo terceiro. A presente parceria denominar-se-á Empresa Portuguesa de Navegação no (*fl. 25*) Guadiana. Artigo quarto. A sua séde será nesta vila de Mertola, estabelecendo agencias, em Pomarão, Alcoutim e Vila Rial de Santo Antonio. Artigo quinto. A administração dos negocios da parceria pertence em geral a ambos os compartes. Paragrafo unico. O capitão e todo o outro pessoal do vapor não poderá ser

admitido sem o acordo mutuo dos compartes, e será despedido logo que um dos compartes o exijir. Artigo quinto. <digo artigo sexto.> Ambos os socios exercerão as atribuições dos caixas, revesando-se um ao outro, conforme combinarem, e, na falta de acordo, de tres em tres meses. Paragrafo unico. As atribuições dos caixas serão, salvo a restrição estabelecida no paragrafo unico do artigo anterior, aquelas que lhes pertencem, conforme o disposto no paragrafo quarto do artigo quatrocentos noventa e cinco do Codigo Comercial, e todas as mais que em reunião dos compartes lhes sejam conferidas, nas termos em que o fôrem. Artigo setimo. Para o empreendimento das viagens previstas na concessão do Governo, seguros, concertos, e outras despesas relativas ás mesmas viagens, ficam os caixas desde já auctori- (*fl. 25v*) sadas, sem necessidade de consentimento mutuo. Artigo oitavo. Todos os assuntos que não estejam especialmente previstos nos numeros dois, tres, e quarto do citado paragrafo quarto do artigo quatrocentos noventa e cinco do Codigo Comercial, ou que [*] (*fl. 1*) não façam parte do caderno de encargos da concessão, serão resolvidos por acordo mutuo, lavrando-se átas, que serão exaradas no competente livro. Paragrafo unico. As convocações serão feitas por carta registada, dirigida pelo caixa em exercício ao outro comparte, que poderá mandar o seu vóto por escrito ou fazer-se representar na reunião por procurador. Artigo nono. As deliberações dos compartes em reunião serão tomadas por unanimidades de votos. Vendo que o não possam ser, os compartes nomearão terceira pessoa, que sirva de arbitro, e desempate a votação, em conferencia com os interessados, ou por escrito, depois de ouvidas as opiniões discordantes. Paragrafo unico. Pela mesma fórma de arbitragem serão resolvi- (fl.1v) das todas e quaesquer duvidas suscitadas entre os socios. Artigo primeiro digo Artigo décimo. Poderá qualquer interessado fazer vender ou cedencia parcial ou total do seu quinhão, a pessoa estranha á parceria, desde que o outro comparte, notificado do co[n]trato, não declare optar no praso de trinta dias. Paragrafo unico. O novo adquirente apenas ficará tendo direito á divisão dos lucros e á inspeção correlativa da escrituração, para verificação da conta de lucros, se a cessão fôr parcial: e só tomará o logar do cedente para todos os efeitos e termos deste contrato, se a cessão fôr total. Artigo decimo primeiro. Cada um dos outorgantes entra para a parceria com a quantia de trez mil escudos em dinheiro de contado, que será aplicada no preço do trespasse e outras despesas sociaes. Artigo decimo segundo. Os outorgantes, para todos os efeitos legaes, limitam muito expressamente a sua responsabilidade á importancia da sua entrada mencionada no artigo anterior. Artigo decimo terceiro. Ambas os compartes ficam obrigados a suprir a caixa das quantias necessarias, em partes iguaes, ficando taes suprimentos a (*fl. 2*) vencer o juro de seis

por cento ao ano. Artigo decimo quarto. No caso de falecimento de qualquer dos compartes, a sociedade proseguirá com os herdeiros e representantes do socio falecido, os quaes designarão, entre eles, pessoa que assuma perante a sociedade os direitos do falecido, ou nomearão pessoa <estranha como procurador> encarregada de fiscalisar a escrituração e a respectiva conta de lucros. Artigo decimo quinto. Os lucros serão divididos pelos quinhões em partes iguaes, depois de retirada a percentagem para o fundo de reserva, que fôr determinada em reunião dos compartes. Artigo decimo sexto. Os chéques para levantamento de qualquer quantia, bem como o aceite de quaesquer letras, e as certidões das átas, serão sempre assinadas pelos dois compartes, ou por um só com procuração do outro, que assinarão pela parceria. Artigo decimo setimo. A liquidação desta parceria regular-se-á pela deliberação dos compartes em reunião, e na sua falta pelas disposições legaes aplicaveis. Adiante cólo e inutiliso desenove escudos de selo. Assim o disseram, outorgaram e reciprocamente aceitaram, na presença de: Augusto Camacho Monteiro, casado, carcereiro, e Antonio (*fl. 2v*) de Deus França, casado, proprietario, moradores nesta vila, os quaes assinam com os autorgantes, depois de esta escritura ser por mim lida em voz alta perante todos. Eu Eugenio Augusto da Silva Junior, notario, a escrevi, rubrico e assino em publico e raso. Ressalva a entrelinha "digo artigo sexto" no livro oitenta e seis, pellas vinte e cinco, linha decima; e "estranha como procurador" neste livro, linha setima, pellas duas; e "digo logar Francisco, no livro anterior, pellas vinte e quatro, ultima linha.

(*Assinaturas*)
Jose Pedro Monteiro da Lança Cordeiro
Francisco Eduardo Allen Gomes
Augusto Camacho Monteiro
Antonio de Deus Lança

Em testemunho E.A.S.J. de verdade
Notario
Eugenio Augusto da Silva

(*lugar dos selos*)

(*) Apartir daqui o resto do documento encontra-se no Livro n.º 87 do 2.º oficio.

Doc. n.º 75

1916

Turismo e lazer em Monte Gordo e Ayamonte.

A. Mendes - *O Algarve e Setúbal*, 1916, p. 59-63.

MONTE GORDO

Praia da Rocha, 14

Monte Gordo fica no outro extremo da terra algarvia. É a praia de Villa Real de Santo Antonio. Nada n'um mar revolto d'areia. Á sua roda, erguem-se dunas, que são montanhas. Para um e outro lado, até onde a vista alcança, não se vê senão agua, não se poisa o olhar senão em superficies arenosas que mal começam agora a tapetar-se de uma verdura tenra, indistinta, timida. E, todavia, ha n'este imenso Oceano d'areias qualquer coisa que ha de um dia vir ser grande, maravilhoso, imponente. É o pinhal que n'este instante mal irrompe das areias movediças. São milhões de pinheiros que a mão pertinaz do homem vem semeando ha vinte annos, para opôr uma barreira resistente á duna invasôra, para impedir que estas serras altaneiras, que o Mar e o vento revolvem e impelem para o interior, vão destruir as terras amanhadas, os pomares de laranjeiras, as hortas mouriscas, que constituem, em torno de Villa Real, verdadeiros oasis de verdura e de frescura.

O sr. Camara Pestana, director geral de Agricultura, que nos acompanha n'esta excursão interessantíssima, põe-nos ao facto de tudo. O sr. Ministro do Fomento ouve o ilustre funcionario com a atenção e o interesse que o seu esforço merece. Galgamos de talhão em talhão. Percorremos, apressadamente, grande parte da superficie semeada. Vemos o pinhal que já tem annos, o que mal ergue, acima da areia oscilante, a crista timorata, e o que na ultima epoca foi semeado. E ninguem se furta a perguntar a si próprio o que será d'aqui a cem annos este areal de hoje, quando o pinheiro robusto, o pinheiro forte, o pinheiro hirto na sua beleza classica, dê sombra e madeira, possa servir para mastros de naus ou para vigamentos de casas...

O areal vae desde a foz do Guadiana até seis kilometros para o lado de Tavira. A sementeira começou pelo nascente, salvando-se grandes tratos de magnifica terra que, de

outra maneira, se teriam irremediavelmente perdido. A propria povoação de Vila Real só por milagre podia ter escapado. Hoje, a grande fixação das dunas está quasi concluida. Mais um anno ou dois, e tudo ficará terminado. Á medida que caminhamos, enterrando os pés quasi até ao tornozelo, o sr. Camara Pestana, com aquela sua placidez de homem que não sabe perturbar-se e com a serenidade de quem tudo sacrifica ao metodo e á boa ordem, vae-nos ensinando a semear um pinhal.

- É uma rude tarefa - diz ele. Primeiro, é preciso fazer uma duna artificial, com o auxilio d'um tapume de madeira, contra o qual as areias vão bater e além do qual não podem passar. Á medida que a duna cresce, o tapume augmenta tambem. Abrem-se grandes regos paralelos, na epoca propria, que é de outubro em deante. Lança-se, no fundo d'esses sulcos, a semente. Por cima, estende-se uma camada de mato, para que a areia não tombe sobre o penisco, impedindo-o de germinar. É assim, n'estas pequeninas valas, protegidas pelos arbustos que lhes servem de couraça, que os novos pinheiros nascem e se desenvolvem durante os primeiros tempos.

- E são muitas as sementes que vingam?

- É conforme. Mas em geral, mais de metade falha. É até essa a grande dificuldade com que lutam as semeadores de pinheiros em areaes como estes.

É quasi noite. Monte Gordo, apesar do flagelo da areia, é uma povoação de relativa importancia, com alguns predios interessantes. Como praia extensa, desafogada e livre de obstaculos não tem no paiz outra que possa egualal-a. A Rocha é o capricho da natureza, que pelas surribas altas creou verdadeiras catedraes de furnas, de penedias, de passagens de um inexcedivel e pitoresco encanto.

Monte Gordo é a vastidão ilimitada, é o Mar irrequieto que lambe a areia n'umas poucas de leguas de costa, é o Mar largo que alastra, sem limites, para um lado e outro, e se orla de espuma, como se fosse um ebrio cambaleante, ao quebrar na praia as suas indomaveis furias. A Rocha tem a beleza magnifica dos seus morros que se separam da barreira e vieram espetar-se na areia, para dar sombra e crear ninhos onde os namorados arrulhem os seus amores. Monte Gordo ha de ter d'aqui a algumas dezenas de annos a sua extensissima mata de pinheiros. E então ela será uma das mais surpreendentes maravilhas d'este Algarve, rivalisando com a região da Marinha Grande, onde um rei artista fez o que o Estado está agora fazendo á beira d'este encantado pedaço do Oceano. Vila Real, que fica a dois passos, e para onde certamente se mudará a praia de banhos, rejuvenescerá porque, uma vez ligada Ayamonte com Huelva pelo caminho de ferro, a gente espanhola, a gente rica e gastadôra da

Andaluzia, dificilmente encontrará, no sul da peninsula, um pedaço de Mar e de costa onde melhor possa vêr correr, junto da agua feiticeira, o verão agressivo, o verão africano d'essa provincia que o calor calcina.

A noite vae caíndo. A visita ás dunas continua. Na praia, ha bandos de banhistas tomando o fresco. Aqui e além, creanças descalças abrem covas, espreitando a agua, procurando conchas. Anda-se á beira-mar como por uma rua asfaltada de cidade castelhana. Olho a casaria, que se estende em fila, lá em cima, defendida por altos muros que vedam jardins onde cresce a palmeira. Contornamos a povoação. Ha casas que a duna envolveu, colando-se-lhes ás paredes, ameaçando soterral-as. A pequenina capela que corôa o povoado quasi desaparece sob a montanha alta que a fustiga por todos os lados. O dr. Manuel Monteiro e os seus companheiros continuam percorrendo o areal. Eu sinto-me cançado. É que não ha nada que mais fatigue do que estas caminhadas ingratas por um terreno movediço, que foge debaixo dos pés, forçando-nos o verdadeiros prodigios de acrobatismo.

Páro junto d'uma fila de barracas de colmo. Á volta d'uma d'elas ha um rancho de raparigas falando e rindo. Aproximo-me. Cinco minutos depois dir-se-hia que nos conhecemos todos ha uns poucos d'anos. É gente da aldeia, que no verão aluga as moradias aos banhistas e se refugia n'estes abrigos primitivos, onde tudo dorme de cambulhada, sem grande repugnancia pela confusão perigosa dos sexos... Uma das raparigas pega na pandeireta e acompanha certos aires espanhoes, que as outras cantam dolentemente. Na noite escura, a voz das cantadeiras, atirando para o espaço *habaneras e malagueñas*, tem o seu quê de estranho, que me entorpece. Despeço-me. Na estrada, as carrinhas esperam-nos. Vem atraz de nós uma nuvem de garotos pedindo esmola. E quando pômos o pé no estribo, lá de baixo, de junto das barracas de colmo, que parecem grandes nodoas de sombra manchando a areia fina, uma voz fresca, uma voz maguada canta ainda:

As ondas do mar são verdes
Por dentro são amarelas,
Coitadinho de quem nasce
Para morrer dentro d'elas...

Anoiteceu de todo. A voz que cantava deixou-se afogar na treva. Ao longe, o mar quebra-se com mais fragôr na areia da praia. Monte Gordo some-se n'uma curva da estrada.

Verei eu ainda um dia todo este areal arido creando os pinheiros que hão de transformar o deserto d'hoje n'um dos mais belos recantos de Portugal?! [...]

AYAMONTE

Praia da Rocha, 14

Quem visita Vila Real de Santo Antonio passa o rio e vae a Ayamonte. São dez minutos, se tanto, em vapôr. Não quiz furtar-me a esse destino e fui tambem á pequenina cidade espanhola, que poisa, toda branca, na margem esquerda do Guadiana. O porto de Vila real é um encanto. Não conheço, no litoral português, pedaço de mar mais sereno, mais translucido, mais azul. É, principalmente, um grande porto de pesca. Todo o atum morto nos mares algarvios vae ali á lota. É em Vila Real que se vende e se distribue pelas fábricas que hão de tratal-o. A vila tem a sua fisionomia propria. É a Baixa lisboeta em ponto pequeno. As ruas cortam-se perpendicularmente, em angulo réto; e como teem todas a mesma largura, desorientam o forasteiro pouco previsto com uma facilidade incrivel. O terramoto de 1755 arrasou a povoação. Pombal fel-a reconstruir. E ficou assim...

O vaporzito, n'esta noite calma em que me conduz para Espanha, corta a agua com a placidez d'um grande animal marinho cheio de confiança em si. Na outra margem, Ayamonte fulgura de luzes e entontece de ruido. É a vespera da festa da Virgen de las Angustias, padroeira da cidade. Desembarco apressadamente. É que me interessa, principalmente, vêr como são em Espanha estas solenidades religiosas e estes arraiaes tresandando a paganismo. Do caes antiquissimo, precipito-me para a Calle Real, toda asfaltada, por onde não é permitido o transito de veículos. Está quasi deserta. Ao fundo fica o passeio de Tetuan. Regorgita. Toda a população de Ayamonte está na rua. Ha balões venezianos e lampadas eletricas poor toda a parte. No coreto, a filarmonica de Loulé executa uma rapsodia conhecida de cantos populares portuguêses.

Abanco á mesa d'um café. Tomo qualquer bebida peganhenta, que me sabe mal, como que as formigas esmagadas de fresco. Dou cinco tostões para pagamento d'esse xarope ingerido quasi com repugnancia e fico assombrado. O meu calice de suposto aniz d'el Moño custára-me um cruzado. É que o creado que me serviu não me dá pelos meus cincoenta centavos mais de dez. Reponto. Tento chamar um policia. Dois ou tres espanhoes que

abancam n'uma mesa proxima interveem em meu favor. E os meus cinco tostões, depois d'um dispendio enorme de palavreado, são acceites ao cambio do dia. Recebo por eles esta fortuna - dezoito vintens! É quanto, presentemente, essa moeda vale em Espanha.

Fico cheio de aborrecimento. Dá-me vontade de regressar imediatamente a Vila Real. Mas já não ha vapôr. Um *baturro* quer, á viva força, impingir-me rebuçados de frutas. Outro tenta encher-me as algibeiras de amendoim. Um piano mecanico, montado n'uma carriola que um burro lazarento puxa, persegue-me por toda a parte com o seu reportorio inconcebivel. O homem do traz comsigo uma niña para a pedinchice. Dou-lhe uma perra chica. Fica impando de contente e agradece-me com tantas gracias que quasi me apetece deitar-lhe outra moeda egual na bandegita de falso charão. Dou-me a vêr quem passa. Atento, principalmente, nas espanholas. Ha-as de todas as camadas sociaes - ricas, pobres,remediadas, miseraveis. Todas em cabelo. O chapeu da portuguêsa, esse incrivel chapeu de estranhos feitios que é, ás vezes, um verdadeiro monumento e que só de raro deixa de ser horrivel cumulo de incrivel mau gosto, não se usa em Ayamonte. E ainda bem, tão certo é uma má trança e um pessimo penteado serem mil vezes mais atraentes que os casquetes desageitados com que a mulher portuguêsa, por essa provincia fóra, se corôa grotescamente.

A velada vae até de madrugada. Acaba quando se apagam os ultimos balões. Tetuan despeja-se a pouco e pouco. Junto da doca, d'onde vem um cheiro enjoativo a coisas pôdres, só as barracas de peixe frito teem ainda freguêses. Um andaluz de grande barriga, defendida por um avental encardido, vae remexendo n'um tacho, em que o azeite crepita, um grande novelo de farturas. Custa-me a descobrir uma cama. Faz o milagre a proprietaria da *Fonda de la Campana.* Sou despachado para casa d'uma sua prima, que também recebe hospedes. E que prima tão gorda, *Dios mio! És una verdadera catedral!...*

Durmo como um bemaventurado. Quem ha que não durma assim n'uma cama espanhola depois de, durante dias e dias, ter andado a moer os ossos pelas *fofas* camas dos hoteis de Portugal? No dia seguinte pago uma peseta e abalo. Principio a percorrer a cidade e não dou o tempo por mal empregado. Em geral as povoações algarvias perderam a carater. São banaes, vulgares, pouco abundantes em riquezas architetonicas dignas de se verem. Dir-se-hia mesmo não teem, todas ellas, atraz de si, um passado de não sei quantos seculos. Com Ayamonte não acontece isso. Ha ainda, n'essa cidadesinha andaluza, uns farrapos de tradição que o recomendam á nossa simpatia. A vista entretem-se por umas poucas de horas a

examinar certos detalhes de architetura e um ou outro motivo ornamental que só de longe em longe se encontram na maioria das terras portuguêsas.

Calle Iberia. Chama-me a atenção um portal gótico, encravado n'um predio de construção antiga. Aproximo-me e espreito para dentro. O acaso leva-me para junto de um pateo andaluz, curiosossimo e esplendidamente conservado. Ao centro não falta o tanque, com o repucho que pulverisa a agua. Em volta, no pequenino claustro, cadeiras de verga, com almofadas de seda, e plantas de estufa, revelam o gosto afinado de quem enfeitou o aprasivel recinto.

Sigo para a egreja matriz. Entro e subo á torre. O templo fulgura de luzes. A colegiada canta a missa solene. acompanhada a orgão. Estou na altura do côro. O orgão é de grandes proporções. Um etico em mangas de camisa, ofegante, banhado em suor, dá, com uma regularidade de pendulo, á alavanca do fole. Se lhe tapassem a boca rebentava. Entretanto, os clérigos, lá em baixo, vão engrolando o seu latim sem suspeitarem que aquelas notas que se exalam pelos tubos sonoros veem impregnadas de dôr e de agonia...

Do alto da torre, avisto toda a cidade que se estende, caiada de fresco, reverberando ao sol do meio-dia, para um e outro lado. Vila Real parece-me agora mais pequena; e ao longe, para Noroeste, Castro Marim agacha-se timorata junto da muralha do seu antigo castelo mourisco. Dou ainda mais uns momentos de comtemplação á cidadesita em festa; fixo bem na retina a configuração dos seus eirados e volto a descer. De fóra, chega até mim a alegria vibrante de um *passe calle.* São as autoridades que chegam - o alcalde com o seu bastão, o commandante militar com a sua farda cheia de condecorações. Á frente, os maceiros, vestidos de vermelho, com longas batinas até aos pés, abrem o cortejo, quen a policia municipal fecha. É a tradição que passa. descubramo-nos deante d'ela.

Ha tourada, o que equivale a dizer que ha alegria, *movimiento*, animação. Na praça, ha gente desde as duas horas. Volto a encontar o homem dos rebuçados. Peço-lhe a sua opinião sobre a corrida. Podia ser melhor. Os toiros, sobretudo, não lhe inspiravam confiança. Já os viu. Tem a certeza de que sairão mansos...

- Es usted torero?

- Si señor, lo he sido... Pero, me he ritirado a tiempo...

É de Sevilha, o pobre diabo. E eu, que n'estas coisas complicadas de tauromachia sou mais que ignorante, tenho de ouvir uma preleção sobre a arte de Belmonte que me deixa

meio atarantado. O almoço custa-me onze tostões e pico. Pelos estabelecimentos pede-se uma fortuna pelo mais simples *recuerdo*. Cada *duro* vale quatorze tostões. Só por imperdoavel loucura se pode, com o dinheiro por este preço, passar um dia em Espanha. Á hora dos toiros, sigo para o caes e volto a embarcar para Vila Real. O homem dos rebuçados tirou-me toda a *aficion*. A sua competencia avisou-me. Cumpri o meu dever. Acatei esse aviso. A tarde vae declinando e a bacía serena do Guadiana mal se deixa arripiar pela brisa que sopra do Mar. Ayamonte, esplendente de alvura, debruçada para o rio, sorri-me ainda de longe, dizendo-me adeus. A torre das Angustias, lá em cima, é como que a sentinela do povoado vigilante acima dos eirados moiriscos. Volto a pisar a terra portuguêsa. Não ha duvida. Ha aqui, defronte um do outro, dois povos de carater absolutamente diferentes. Um é a alegria, a vida, a tradição. Outro é, principalmente, a pacatez. Sente isso, sobretudo, quem, por este mez de setembro, fôr ao outro lado do rio assistir á festa da *Virgen de las Angustias*...

Doc. n.º 76

1916.03.03 - Lisboa

Portaria que eleva o posto de despacho de Pomarão à categoria de posto de despacho marítimo de 2.ª classe.

Boletim Official da Direcção Geral das Alfandegas e Contribuições Indirectas, Lisboa, 3, 1916, p. 210.

Ministério das Finanças

Direcção Geral das Alfândegas

Portaria n.º 605

Atendendo à conveniência do pôsto de despacho de Pomarão poder dar despacho de exportação ás mercadorias que embarcam em navios fundeados no porto da mesma localidade, liquidando e cobrando também as imposições referentes á navegação: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Finanças, nos termos do artigo 81.º do decreto n.º 1, de 27 de Maio de 1911, que à mesma estância alfandegária seja atribuida a

categoria de posto de despacho marítimo de 2.ª classe. Paços do Governo da República, 3 de Março de 1916 = o Ministro das Finanças, Afonso Costa.

Doc. n.º 77

1923 - Mértola

A Voz do Guadiana, Mértola, n.os 7, 12, 13 e 14, 1922-1923.

De Mértola ao Pulo do Lobo

Trez dias no Guadiana

Adriano P. Gonçalves

P'ra cantar a expedição
Pego no lápis na lira,
De papel, nuns tantos nacos.
Mas, ó Deus do coração!
O lápis quem no partira!?
Que a lira 'stá feita em cacos.

....

Chegam já todos à Azenha,
Todos cheios de calos
e prontos a embarcar.
E tudo com muita manha
Quer ir no barco melhor
Seus co'os outros se importar.

....

Adeus formosas Azenhas!
Entra em nós a comução!
Ouço o eco já distante
Das vossas vozes roufenhas.
Á terra da Promissão!
Ao Pulo do Lobo, àvante!

....

E lá vamos pelo rio
Admirando a beleza
Duma coisa que é tão feia.
Mas vejo além um navio?!
São coisas da natureza
É a rocha da Galeia!

....

. E pouco tempo levamos
A chegar às levadas.
Temos que desembarcar
E todos desembarcámos
E as bagagens retiradas
Vá de p'los barcos puxar.

Á corda uns pela frente,
Outros a traz e dos lados,
Tudo puxa quanto pode,
Trabalho que alegra a gente
E nos deixa estafados.
Numa palavra, um pagode.

Eis que foram já passados
Os barcos da expedição.
A bordo tudo já está,
E eis-nos de novo embarcados
Navegando sem feição
E quasi sem lua já!

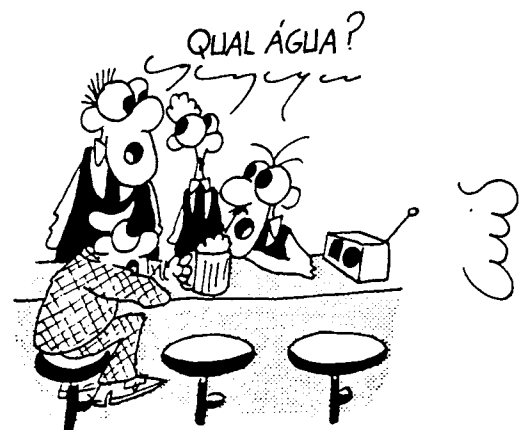
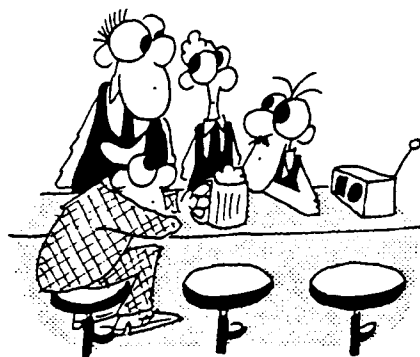
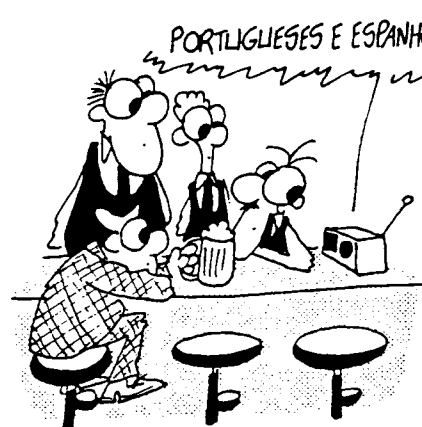
....

Como é belo e triste o luar!...
Mas o quê? Temos então
Nova paragem da Nau?
Temos que desembarcar?
- "Senhores, todos pr'a o chão
De Lucas este é o vau."

....

E às escuras sem luar,
Em toda a extensão do Vau,
Sem ver estrela nenhuma,
Temos que os barcos puxar,

BARTOON

Luís Afonso

Os pés por sobre o calhau,
E quasi sem água alguma!?

Dizem uns "Isso é que não!
Cobras de água? Não vou nisso!"
E outros "Jantei há pouco,
"Receio uma congestão."
Finalmente - "A garça é enguiço!
"Só iria estando louco!"

....

Mas enfim. E de cuecas,
Camisa e alpercatas,
formando um grupo sombrio,
Eramos quais alforrecas,
Ou como bruxas beatas,
Em mésinhas pelo rio.

....

Era uma da madrugada.
Quando acabou o mourejar,
Da travessia das Naus,
Entre pragas à Cruzada,
Berrando contra o luar,
Mandando ao diabo os Vaus.

E lá vamos àvante
Com os pés num pastelão
E gemendo das mãozinhas
Mas coragem, que adiante,
Quer nós queiramos, quer não,
Temos o Vau de Luquinhas.

....

E andando, andando, andando,
Finalmente lá chegámos,
Ao dito Vau do Luquinhas.
Nós iamos sempre remando
E por isso encalhámos
Nas aureas areiazinhas.

Durante uns cinco minutos
O barco foi arrastado
Pelo rio com os remos.
E por fim todos enxutos
Tinhamos o Vau passado,
E p'ra isso não descemos.

....

Vestidos e já lavados
Fomos os barcos passar
Para cima das levadas.
Mas os pés estão pisados
E não podemos andar
Por sobre as pedras barradas.

....

Em frente de nós calados
Vê-se um lago delicioso
Em que o rio é como morto
Finas areias dos lados,
Tornam suave e formoso
O chamado Largo Porto.

....

Subimos rochas descemos
Pés e mãos sempre no chão
Soltando pragas e ais.
Ai! que saudades já temos
Do rio onde já não
Voltaremos talvez mais.

Doc. n.º 78

1923.08.12 - Vila Real de Santo António

Os Novos, Vila Real de Santo António, 12 de Agosto de 1923, p. 2.

ALTO GUADIANA

Convulsas, escarpadas penedias
Dum lado e outro. O rio agora é uma
Tumultuária, revoltada espuma,
No bárbaro clamor das ventanias...

Emergem dele, pálidas e frias,
Num lento sortilégio, as mãos da bruma,
Enquanto a luz crepuscular esfuma,
Ao longe, o tenuo azul das serranias...

Fulvo e sombrio, ao alto, as grandes asas,
Ligeiramente trémulas, cobarde,
Um milhafre arrebata alguma rôla...

Chovem gotas de sangue... Fulgem brazas...
- Sobre a agonia e lividez da tarde
Caem petalas rubras... de papoula...

Candido Guerreiro

Doc. n.º 79

1927

Viagem fluvial entre Vila Real de Santo António e Mértola.

Brito Camacho, *Jornadas*, 1927, p. 237-241.

Está o gazolina atracado á ponte, e para ele se desce por uma escada de madeira que me dá a impressão de ser um ripanso de adega, para esfregar engaços. Tem dez degraus, dispostos quasi em cutelo, o que além de ser incomodo, é perigoso.

Muitos passageiros, uns que vão para o Pomarão, outros que vão para Mértola ou seus arredores. Gente pobre, trabalhadores de campo que tomaram banhos em Monte Gordo, e regressam a suas casas.

O barco não tem camara, nem tem cobertura, e os bancos além de serem estreitos, são muito baixos, de modo que vão as pessoas como que acocoradas, com os joelhos á boca.

Partimos com atrazo, o que me arrelia deveras, porque de noite, para mais sem luar, será como se em vez de viajar n'um rio, viajasse num canudo.

Ayamonte, uma grande chapada de cal, pode agora ver se sem ferir os olhos, porque nem o calor é intenso nem a luz é viva. Parece que o rio, lá adiante, se recurva para a direita, dando a impressão de se meter pela Hespanha dentro, voltando a correr em Portugal depois d'uma curva larga. Eu sei que vou subindo e não descendo o rio; mas tenho a impressão de que elle, ao contrario dos outros rios, tem a sua nascente ... no mar. Margens baixas, bem aproveitadas - vinha, figueira; marmeleiros, olival. Aqui e além, sobretudo do lado de Hespanha, romanzeiras carregadas de fructo, pondo notas vermelhas n'uma exhuberante orquestração de verde. Pequenas povoações na margem portugueza - o Alamo, a Foz, Alcoutim. Montes ou casaes pelas encostas, brancos de cal. Em frente de Alcoutim, na margem hespanhola, fica S. Lucar do Guadiana. Casas muito bem caiadas, insignificantes, dispostas ao acaso. A rua principal, em direcção perpendicular ao rio, parece um desfiladeiro. A torre da Igreja dá a impressão de uma grande folha espalmada. N'um monte sobranceiro á povoação ha ruinas d'um castello que devia ser igual ou semelhante aos varios castellos do Algarve.

Vão os montes tomando vulto, salpicadas as encostas de azinheiras, oliveiras e amendoeiras, arvores que o gado caprino, em pequenos e multiplos rebanhos, começa a roer assim que nascem.

Faz agora mais calor, já o sol quasi a pôr-se, que á hora em que largamos de Vila Real. Apetece meter-se a gente debaixo do escasso toldo da prôa, do tamanho d'um guarda sol.

E' noite; chegamos ao Pomarão. Umas tres duzias de casas; duas pontes de atracação e é tudo quanto forma este minusculo povoado ribeirinho, que deveria ser, já hoje, uma grande villa ou uma pequena cidade. Serve este porto a Mina de S. Domingos, por intermedio d'um caminho de ferro extenso de 18 kilometros. Mal lobrigo, a ribeira de Chança, que forma aqui, no Pomarão, a fronteira entre Portugal e Hespanha.

Refrescou; o rio ainda é largo, mas estreita á medida que subimos.

Não ha luar. As margens do rio são coisa de pura convenção, porque os montes entre os quaes ele corre, do Pomarão para cima, quasi tocam a agua, e elevam-se, de flancos

pedregosos, a modestas alturas. A sua fórma, sem ser rigorosamente geometrica, é d'uma notavel regularidade ... vista de noite e sem lua, por uns olhos myopes.

Marcha o Gazolina no eixo do rio, e marcha desembaraçadamente, porque até aos vaus não ha receio de encalhar.

Chegamos ao primeiro vau. Mal nos apercebemos do movimento do barco, que dir-se-hia ter parado na iminencia d'um risco grave. Passamos sem novidade. Sucede a mesma coisa com os outros dois vaus, o ultimo dos quaes não é de areia mas de pedra.

Avistam-se luzes salpicando um monte de treva. E' Mertola.

Do gazolina saltamos para uma pequena lancha, que não pode atracar ao caes, sendo necessario o recurso a uma prancha estreita, que verga, apoiada por uma das extremidades na lancha e pela outra na terra firme.

- Vá ate ao fim da táboa, que não tem duvida.

Trepamos uma calçada ingreme, entalada entre grossos môrros de pedra, e encontramo-nos, ao cabo de alguns minutos, aproximadamente um quarto d'hora, na Praça da Villa, onde fica o modesto e banal edificio da Camara. Tambem fica n'esta Praça o modesto Hotel em que nos instalamos, admiravelmente bem dispostos para o jantar.

Um de meus irmãos pergunta á creadita se no Hotel ha retrete.

A cachopa, visivelmente enfiada, responde que não, e desaparece.

Volta em menos de nada, e dirigindo-se ao outro dos meus irmãos, pergunta:

- Vocemecê é que perguntou aquilo ?

- Fui eu, fui, menina.

- Ha, sim, senhor.

A gente rustica, no Alemtejo, e creio que tambem fóra do Alemtejo, tem delicadezas e pudores singulares, no que diz respeito ao emprego de certas palavras designando objectos de varia ordem, animaes ou coisas d'uso comum.

Doc. n.º 80

1959.10.10 - Vila Real de Santo António

Jornal do Algarve, Vila Real de Santo António, III, 133, 10 de Outubro de 1959, p. 1-8.

Um pouco de História das comunicações marítimas-fluviais entre Mértola e Lisboa e a insubordinação no vapor "Algarve", o último a fazer a carreira

O histórico castelo da velha Myrtilis, mal se distingue do seu fundo de montes, graças a uns hepáticos reflexos de minguada lua, que se esconde receosa do próximo alvorecer. Pelo desnivel abrupto do burgo ao Guadiana, sombras humanas, deslizando aqui, firmando-se ali, correm para a embarcação escura e silenciosa que a corrente prolongou com a margem. Não são árabes correndo em ar de guerra. Não se distinguem gilabas nem albornoses. Rodaram os séculos. São simplesmente pacificos mertolinos, envoltos em características mantas alentejanas, bem rebuçados nelas, para defender-se do «norte», que corta como navalha sevilhana! Saltam os passageiros no barco, arrumam-se as mulheres no porão, os homens no convés.

Trazem alforges com géneros alimentícios; cestos com ovos, latas oxidadas pelos anos, contendo cavacas e suspiros, pão de ló, «costas» bem passadinhas, condimentadas com anis. Já a viagem decorre. Já se passaram os vaus, e rio abaixo o barco se aproxima do feíssimo Pomarão com seus cais e montes de minério e de carvão, guindastes, vagonetas, um «pêle-mêle» de ferro. Ali a dois passos, a entrada da ribeira de Chança, encantadora no seu serpentear murmurante, cristalina mostrando os seixos do fundo, triste sòmente, por separar espanhóis de portugueses. O «norte» continua soprando rijo, fazendo que o barco vença a força da enchente. A navegação é fácil, o rio é largo e o sol já espreita, tangente de oiro, sobre os montes de Espanha. Aproxima-se a curva da «livraria», impressionante biblioteca de enormes graníticos volumes, que não inserem a palavra «fim», porque o Tempo, o grande historiador, jamais pára de escrever. Ouve-se um apito, entrecortado pelas ressonâncias dos montes que apertam o rio sobre as águas e ares. É o vapor de Mértola, o «Gomes 2.º», que tivera de esperar lá em cima, a subida da maré para vencer os vaus, com o poder das suas rodas, vem ultrapassando o «barco do rio». Este afasta-se e o vapor como uma azenha móvel, numa estrada de espuma branca, lá vai direito a Vila Real de Santo António, onde chegará duas horas e meia depois. E o «barco do rio» com seus passageiros? Continua marginando todas as curvas , evitando a maior corrente. Roça pelos juncais, passa sob abóbadas de árvores cujos ramos se miram no rio; romanzeiras, pereiras, álamos de folhas prateadas, canaviais onde àquela hora matinal, os rouxinóis soltam os ultimos madrigais. Ouve-se o cuco aqui e além, e já nos campos se moireja. Vão surgindo os postos da Guarda

Fiscal; os soldados envoltos nos seus capotes, estremunhados , cansados de varar, a noite inteira , a escuridão do rio, com seu «olho fiscal».

A garrafa de aguardente auxiliar da viagem pelo rio

O frio continua a cortar a pele, e a bordo do «barco do rio» a garrafa de aguardente faz, de boca em boca, novo périplo. Passam horas e já tarde bem avançada, passado o posto da Rocha, o Guadiana abre os seus braços, suspensa no esquerdo Aiamonte, no direito de Vila Real de Santo António, e, lá ao fundo, o Atlântico a confundir-se com o céu. E a que vêm estes passageiros do «Gomes 2.º» e do «barco do rio»? Fazer vendas de suas mercancias, outros fazer suas compras e alguns deles esperar o «Gomes VI», que chega no dia seguinte de Lisboa, e que os levará a Tavira, Faro, Lagos, Portimão, ou à capital do País. A Lisboa sim, porque então a estrada de Mértola a Beja, só para percorrer-se a cavalo. O «Gomes VI» era a solução para a viagem a Lisboa dos habitantes de Mértola para baixo. Vila Real de Santo António - Lisboa fazia-se por mar. Aqui vinham tomar o vapor para Lisboa, comerciantes, estudantes dos cursos superiores, de Tavira e proximidades, numa curva pelo Norte, que vinha dar novamente ao Guadiana. Isto sucedia porque a política bairrista de Faro continuava a manter na sua cidade o término da linha férrea do Algarve. Esta zona Sul, um dos «Algarves», continuava votada ao esquecimento.

O alvoroço provocado pelo navio da carreira de Lisboa

Em cada dia 5 e 18 de cada mês, a população de Vila Real de Santo António ouvia... não um apito mas uma voz amiga que alegremente dizia: «Aí está o «Gomes VI», aí está o capitão Rocha! Já temos sabão azul e rosa e canastras de «massas», já veio o petróleo; ali estão as velas de estearina, as bolachas «Maria» e linguas de gato». Outros passavem a língua pelos respeitáveis bigodes de então, dizendo: até que enfim que chegou a cerveja Pilsener! Era uma alegria! Corria-se às esquinas da baixa-mar. Em terra ouvia-se a voz do velho lobo do mar, dando as últimas ordens ao contramestre. Descia a seguir a escada de corda, no Inverno embrulhado no seu velho e forte sobretudo, fiel companheiro das suas emocionantes viagens, borrascosas e perigosas, como são as viagens costeiras, visitando Sines, Portimão, Albufeira, Faro-Olhão, Tavira, até atingir o Guadiana com a sua acessível barra, guardando nas suas águas azúis o apetecido e merecido descanso. Era o comandante

Rocha, o protótipo do marinheiro português. Rude na manobra, ao perigo feio e forte e uma jóia no convívio; alma aberta, pronta para todos os favores e facilidades, amável, amigo de toda a gente! No dia seguinte, ouvia-se o apito do «Gomes VI», toda a gente dizia: boa viagem! E lá ia o vapor para Lisboa, com a mesma escala de portos.

O último navio da carreira Algarve - Lisboa

Seguiam os passageiros do Baixo Alentejo e do Algarve e com eles, queijos do Alentejo, alhos, cebolas, caixas de conservas, barricas de atum salgado, «violas» com sardinhas estivadas, e até tampas de chocos. Um dia, terminou a concessão deste tráfego de passageiros e carga à firma Herdeiros de Alonso Gomes (donde os nomes dos navios) e em novo concurso, foi a exploração entregue à firma Viúva Macieira. O comandante Rocha desembarcou. Pouco depois, porém, a firma Macieira que não perdera de vista o grande marinheiro, convidava-o para o comando do vapor «Algarve» que substituira o velho «Gomes VI».

Era o «Algarve» uma boa unidade, de boas linhas e condições náuticas, O comboio já vinha a aproximar-se de Vila Real de Santo António, embora devagar, e um dia chegou, com compreensível entusiasmo, com flores, foguetes e brilhantes discursos. Pouco depois, por 3.600 réis, partíamos para Lisboa, em 2.° classe, na mira de um modesto diploma.

As viagens do «Gomes VI» passavam a recordações, e, do vapor «Algarve», metidos como estávamos, na sedução dos primeiros anos da vida lisboeta, nada sabíamos.

A rebelião a bordo do vapor «Algarve»

Passam anos, e estando numa tranquila manhã em Ponta Delgada a aviar remédios, um tio que lá havíamos, vem todo excitado dizer-nos: Está aí o «Algarve»; vamos papar o almoço ao primo José Rocha, o antigo comandante do «Gomes VI».

Saltámos para um «gasolina». Lá estava encostado no molhe do esplêndido porto de S. Miguel, o vapor «Algarve». Pareceu-nos o melhor e mais belo de todos os barcos; ou não fosse ele «Algarve».

Quando íamos abordar o navio, tivemos de parar a distância. Em cima, no portaló, o velho comandante, de revólver em punho, obrigava a descer para o escaler da Capitania do Porto, dois tripulantes tresloucados que se tinha revoltado, pretendendo induzir os

camaradas. Estávamos na época dos Transportes Marítimos, de célebre memória. Teso o comandante José Maria Rocha, valente marinheiro algarvio! Guardada a arma, o sorriso a transparecer já, emoldurado na sua rasa barba à Guise, num só abraço os três envoltos, descíamos à câmara para almoçar.

A sopa aromática e saborosa, emitia nuvens de vapor, e quando estas se dissipavam, víamos através das vigias, o ondulado verde-forte dos montes da ilha formosa, de Santo Antero.

Álvaro Magno Guerreiro

Doc. n.º 81

Romarias e feiras em Castro Marim, Ayamonte, Monte Gordo e Vila Real de Santo António. J. R. Alves Junior - *Obras Completas*, I, s/d, p. 65-71.

A Romaria a N.ª S.ª dos Mártires

Nos dias 14 e 15 de Agosto realizavam-se as festas em castro Marim em honra da sua milagrosa padroeira Nossa Senhora dos Mártires.

No meu tempo ainda não existiam as duas pontes que ligam hoje a estrada que vai de Vila Real de Santo António a Castro Marim. O trajecto fazia-se em barcos à vela pela margem do rio Guadiana, ou então, chegados aos pontos da estrada cortados pelas ribeiras, em barcos a remos, a que chamávamos *as barquinhas*, privativas da Câmara Municipal de Castro Marim; e, daí, o costume de denominarmos êste caminho de *estrada das barquinhas*.

Era uma *algazarra* que faziam as centenas de pessoas que pretendiam passar primeiro umas do que outras naquelas paragens forçadas, pois todas desejavam chegar a tempo do arraial e dos fogos.

Quando a maré estava em baixa-mar então é que o gáudio chegava ao apogeu, visto que os calhaus a descoberto, cheios de lôdo escorregadio, davam lugar a que os mais apressados sofressem formidáveis trambulhões ao querer entrar no barco.

Muitas pessoas vimos nós que tinham de regressar a casa todas *arrenegadas* e sujas de lama. Era esta para nós, rapazes, a especialidade da romaria, juntamente com o ante-gôzo de saborear as deliciosas melancias do rio na venda do José Rosa.

A Romaria a N.ª S.ª das Angústias

Nos dias 7, 8 e 9 de Setembro, realizavam-se as tradicionais festas das Angústias em Ayamonte; cidade andaluza vizinha da minha terra.

No meu tempo fazia-se a travessia em barcos à vela. Os barqueiros não tinham mãos a medir; eram carregamentos e mais carregamentos de gente na foliona ânsia de se divertir com *nuestras guapisimas hermanitas* em namoros que quási sempre duravam... os três dias da festa!

A tourada do dia 8 era o espectáculo que mais apaixonava. A' noite o *Paseo de Tetuan* regorgitava de portugueses e espanhóis, confraternizando, a ponto de se organizarem bailes de propósito para nós; preterindo as espanholas os seus patrícios, esquecendo o 1.° de Dezembro de 1640 (como isso já vai longe) e fazendo-nos esquecer os 60 anos da péssima administração e desastrada política filipina.

Creio que, por ser o génio folgosão, amigo das romarias, o da gente da minha terra; êste costume de ir às festas de Ayamonte é um dos que ali se conserva sem modificação, dos costumes do meu tempo; a não ser o da travessia do Guadiana, que foi substituído por barcos a gasolina; o que não é, valha a verdade, tão pitoresco como era no meu tempo com os barcos à vela, principalmente pelas peripécias a que os barqueiros davam lugar com a gente do povo.

Havia no meu tempo o costume de mulheres do povo assalariarem rapazinhos para ir a Ayamonte buscar pão que vendiam depois na praça de Vila Real de Santo António ou pelas casas, particularmente. Cada gaiato podia trazer livre de direitos alfandegários e por cada viagem, um saquinho com seis pãis; seis alvíssimas fogaças. Uma das conhecidas negociantes de pão espanhol era a sr.ª Catarina *Erres, trigueiraça e desempenada* de maneiras e de... língua...

Era divertido observar as suas viagens a Ayamonte. Os barqueiros gritavam quando ela se demorava chamando-a, exaltados já, porque a canoa cheia e pronta a largar ou porque o vento ou a maré iam mudar e desejavam aproveitar a ocasião.

- *Oh! Mana Catrina, despache-se senhora, olhe que largamos sem bócemecê.*

- *Oh! homem, espera aí, olha que estou...* e aqui desenrolava o seu palavriado privativo e edificantíssimo com grande risota de todos os que a ouviam... - Se ainda será viva a tia *Catrina Erres...*

E o *tio Pereira*, o *mano Zé Pancas*, o *Cabeça de Arroz*, o *tio Hipólito*, o *Joaquim Socorro*, eram outras tantas figuras inolvidáveis do meu tempo. Eram os almirantes da travessia do Guadiana, muito curiosos de ouvir na sua algaravia especial, quando se dirigiam aos berros aos seus moços de bordo:

- *Môço mó... Bás a dira ali a bordo da canôa aquêla e bás trazera o rêmo aquêle...*

E os moços a preguntarem de bordo:

- *Ti Zé, o rêmo é o que bócemecê tem á ré?!*

Quando havia vento e as canoas tinham de bordejar, era um sarilho a bordo:

- *«Orça ráio! Essa béla! Bóga filho... d'esta e d'aquela... álta e baixa...*

E as pragas e os nomes feios choviam. E as mulheres acocoradas no fundo das canoas rezavam e encomendavam-se a todos os santos e santas da côrte dos céus. E enxarcados com o golpe das ondas que entravam pelas bordas da canôa ainda assim mesmo ríamos do espectáculo que todas estas figuras nos proporcionavam...

A Romaria a N.ª S.ª das Dores

Era também no mês de Setembro que no meu tempo e na pitoresca praia de Monte Gordo se realizava a festa em honra de N.ª S.ª das Dores.

Durante o dia era um caminhar incessante para a nossa praia distante quatro quilómetros de Vila Real de Santo António. Algumas pessoas iam de carripana; a maioria ia a pé. No meu tempo esta magnífica praia tinha apenas uma centena de cabanas feitas à semelhança das palhoças dos pretos, e pouco mais de uma dúzia de casas feitas de pedra e cal e cobertas de telha de canudo.

A principal era a do *Botequilha*, regedor crónico da freguesia, *o senhor governador civil de Monte Gordo*, como nós lhe chamávamos, incansável em proporcionar aos forasteiros o máximo de divertimentos nesse, para os destemidos pescadores, grande dia, consagrado à sua santa padroeira, que tantas vidas já tinha salvo!

O melhor da festa era a procissão e o arraial. A imagem conduzida pelos marítimos envergando a fatiota de ver a Deus, seguia uma grande extensão à beira-mar. De vez em quando voltavam-na para o mar e todos à uma gritavam:

- «N.ª S.ª das Dores *esbrigalhai* os olhos p'ro mar! Dai-nos *muto pêxe, mãi santíssema* das Dores! Deitai ao fundo os barcos dos ladrões que nos vêm *róbar o pêxe.»*

Reconduzida a imagem para a igreja que já tem sido reconstruída várias vezes devido à invasão das areias que a soterram por completo, dava-se começo ao arraial aonde eram infalíveis os *páus de fogo* com o boneco e a boneca satisfazendo as suas necessidades corporais... Depois da meia noite, todos os romeiros mais mortos do que vivos retiravam para Vila Real de Santo António, tendo ainda que palmilhar os quatro quilómetros de distância que nesse momento lhes pareciam quatro léguas da Póvoa...

E já que falei de Monte Gordo, pregunto eu porque é que as entidades competentes não olham com olhos de ver para uma das melhores praias que existem no país?!

Quando estive em Ostende, não hesitei em comparar a sua praia com a minha praia de Monte Gordo; e visionando nesta, a opolenta avenida com os seus ricos hoteis, Kursal e hipódromo que existem naquela, Monte Gordo levava a primasia a Ostende. Mas... contentemo-nos com a visão... sonho... fumo... nada... [1]

A Feira Anual

No meu tempo, nas vésperas da feira que se realizava nos dias 11, 12 e 13 de Outubro, já andávamos alvoroçados antegozando os divertimentos que viriam nesse ano: Cavalinhos, figuras de cera, mulher eléctrica, palhaços, barracas de tiro, exposição de feras, fonógrafos (que ainda estavam na infância).

Dos nossos parentes e conhecidos recebíamos as feiras. Vintém dum, vintém doutro, conseguiamos juntar assim o suficiente para podermos gozar de tudo como garotos que eramos.

Lembram-me ainda as barracas que mais impressão nos causavam! A barraca das figuras de cera tinha sempre um palco exterior no qual se exibiam duas figuras que o seu proprietário apelidava de *D. Pepino Traga Balas e de D. Matilde Pouca Roupa* e que

[1] Actualmente, a magnífica praia de Montegordo, já vai, pouco a pouco, tomando um aspecto modernista o que fará com que seja considerada uma das boas praias da Peninsula Ibérica num futuro próximo.

giravam nas suas peanhas ao som roufenho dum vélho orgão, atraindo desta forma a atenção do público.

- *Senhores é entrrrar, é entrrrar, a ver as maiores maravilhas do mundo!* - e que o homenzinho inumerava.

Sucedia que as tais maravilhas quási nunca variavam de ano para ano. Consistiam elas nos quadros seguintes: O assassinato de Inês de Castro. O milagre da Rainha Santa Isabel. A degolação dos inocentes. Dalila e Sansão. Judit degolando o general Holoferne. A Salomé. A filha amamentando o Pai na prisão. Egas Moniz apresentando-se, com a família, descalços e de baraço ao pescôço, ante o rei de Castela. A prisão do Gungunhana. A execução de Luís XVI e de Maria Antonieta, etc.

Quási sempre, no lado esquerdo, uma série de lentes redondas, colocadas numa prancha de madeira pintada, por onde se observavam oleografias baratas com vistas de Roma, Veneza, etc.

Na barraca dos bichos admirávamos exemplares de leões, tigres, panteras, hienas, e águias; animais cheios de fome e meio narcotizados. Num palco ao lado da entrada uma mulher balofa e nojenta exibia cobras gigantescas enrolando-as pelo corpo, pelo pescoço e pelos braços, ante o nosso olhar admirado de tanta audácia.

Havia também o homem que engolia bolas de bilhar e relógios de bôlso e enfiava compridas e aguçadas espadas pela bôca abaixo. A *mulher eléctrica* que transmitia choques aos que se afoitavam a dar-lhe a mão.

Vendiam-se várias guloseimas, sendo as mais apreciadas os *merengues do Ramon, e os pinhonates* que mulherzinhas do Azinhal e Alcoutim expunham em taboleiros, juntamente com umas bonecas feitas de massa muito dura e sem gôsto, enfeitadas de tirinhas de papel de côres diversas, e com duas contas servindo de olhos, e uma penazinha de galinha representando chapéus bizarros!

Um enxame de môscas peganhentas juntava-se em tôrno dêstes taboleiros, vendo-se as mulherzinhas aflitas para as sacudir, empregando para isso espanadores de papel muito originais!

Em certo ano apareceram dois turcos autênticos vendendo relíquias da Palestina, rosários, panos bordados, etc., etc. Julgo que nesse ano não houve casa em Vila Real de Santo António que não ficasse repleta das frioleiras dos turcos.

Muitos ourives da nossa província do Algarve, e até de Lisboa e do Porto, iam a Vila Real de Santo António vender os seus produtos atraídos pelos compradores espanhóis e fazendo realmente um belíssimo negócio.

O dia chamado dos espanhóis era o dia 12 (segundo dia da feira). Nesse dia a minha terra era invadida pelos habitantes de Ayamonte e de Isla Cristina. Era a nossa vez de lhes agradecer a maneira bizarra com que nos recebiam quando das suas festas, principalmente aos de Isla Cristina.

A Sociedade Democrática abria de par em par as suas portas e *nuestras hermosas vecinas*, em especial desta última povoação, entravam ali como em suas casas, atirando com os chapéus para cima das cadeiras, pedindo doces e refrescos que de antemão já estavam pagos por nós com o que muito rejubilava o *Olias*, ganancioso contínuo e proprietário do *restaurante* da Sociedade Democrática. Dançava-se muitas vezes até às 6 da madrugada, hora esta em que iamos acompanhar as nossas hóspedas até Ayamonte e quando nos dava na *telha* até Isla Cristina se no *rancho* havia algumas *muchàchas más guápas...*

Era curioso ver as mulheres espanholas de qualquer categoria social carregadas de grandes embrulhos com batatas doces cozidas de que eram muito gulosas e que comiam pelas ruas regaladamente como nós em Ayamonte e na Isla Cristina o seu especialíssimo *torron de Alicante, as tortilhas de Polveron, os Jeringos* e o célebre chocolate cru *Matias Lopez.*

Este folguedo prolongava-se oito dias depois na Isla Cristina (Figueirita), como nós vulgarmente chamávamos a esta povoação, na sua festa em honra de N.ª S.ª do Rosário, aonde não faltava uma das filarmónicas de Vila Real de Santo António a abrilhantar a procissão e o arraial.

O baile realizava-se no *Ayuntamiento* sempre em nossa honra renovando ali os nossos namoricos, rindo e folgando até altas horas da manhã. Comíamos e bebíamos à farta e no final ao querermos liquidar contas os *camareros* declaravam-nos sorrindo: *Ya ésta pago...*

ÍNDICES

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. Nº	Título	entre pág.

Fig. Nº	Título	entre pág.

Fig. Nº	Título	entre pág.

Fig. Nº	Título	entre pág.

Fig. Nº	Título	entre pág.

Fig. Nº	Título	entre pág.

Fig. Nº	Título	entre pág.

Fig. Nº	Título	entre pág.

Fig. Nº	Título	entre pág.

ÍNDICE DE DOCUMENTOS

Doc. Nº	Título	pág.

Doc. Nº	Título	pág.

Doc. Nº	Título	pág.

Doc. Nº	Título	pág.

ÍNDICE GERAL